

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»

Навчально-науковий інститут морського права та менеджменту

Кафедра морського права

УДК 656.615.07(079.2)

Тітаренко Анастасія Максимівна

ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Дипломна робота магістра

Науковий керівник,

К.ю.н., доцент

Півторак Г.Ф.

освітньо-професійна програма

«Морське право»,

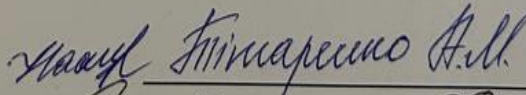
спеціальність 081 «Право»

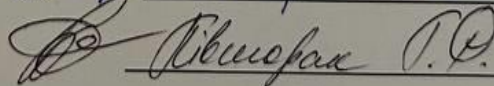
Здобувач

Науковий керівник

Завідувач кафедри

Нормоконтроль





 Наталя КРЕСТОВСЬКА

 Наталя КРЕСТОВСЬКА

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПОРТІВ	7
1.1. Поняття та види портів	7
1.2. Історичний розвиток портового законодавства України.....	16
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ПОРТІВ УКРАЇНИ	23
2.1. Нормативно-правове регулювання функціонування портів в Україні	23
2.2. Організаційно-правова структура управління портами України	36
РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ПОРТІВ УКРАЇНИ	45
3.1. Аналіз основних проблем правового регулювання портової діяльності України	45
3.2 Міжнародний досвід правового регулювання портів та можливості його застосування в Україні	57
ВИСНОВКИ	69
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	74

ВСТУП

Актуальність дослідження. Морські порти відіграють критично важливу роль у забезпеченні зовнішньоекономічних зв'язків України та її інтеграції у світову економіку. До початку російської агресії морська портова галузь України складалася з 38 державних підприємств із річним обігом близько 10 мільярдів гривень, а на материковій частині функціонувало 13 морських портів із сукупною потужністю 313,3 мільйона тонн. В умовах воєнного стану питання ефективного правового регулювання портової діяльності набуло особливої гостроти через необхідність адаптації до нових викликів, пов'язаних із безпекою мореплавства, збереженням портової інфраструктури та пошуком альтернативних логістичних рішень.

Мета дослідження. Мета дослідження полягає у комплексному аналізі правового режиму портів України, виявленні основних проблем його функціонування та розробці пропозицій щодо вдосконалення нормативно-правового регулювання портової галузі з урахуванням міжнародного досвіду та сучасних викликів.

Для досягнення поставленої мети сформульовано такі основні **завдання:**

1. дослідити теоретико-правові основи функціонування портів;
2. проаналізувати історичний розвиток портового законодавства України;
3. охарактеризувати сучасний стан нормативно-правового регулювання функціонування портів;
4. розглянути організаційно-правову структуру управління портами України;
5. виявити основні проблеми правового регулювання портової діяльності;
6. вивчити міжнародний досвід правового регулювання портів та можливості його застосування в Україні

Об'єктом дослідження виступають суспільні відносини, що виникають у процесі функціонування морських портів України.

Предметом дослідження є правовий режим портів України, включаючи нормативно-правові акти, що регулюють портову діяльність, організаційно-правову структуру управління портами та механізми їх взаємодії з іншими суб'єктами господарювання.

Методологічна основа дослідження. У роботі використано комплекс загальнонаукових та спеціальних методів дослідження. Діалектичний метод застосовано для розгляду розвитку портового законодавства України в його історичній динаміці. Системно-структурний метод використано при аналізі організаційно-правової структури управління портами. Порівняльно-правовий метод дозволив вивчити міжнародний досвід правового регулювання портової діяльності. Формально-логічний метод застосовано при аналізі нормативно-правових актів та виявленні прогалин у законодавстві.

Аналіз джерел та літератури. Теоретичну основу дослідження складають праці українських та зарубіжних вчених у галузі морського права та портового господарства. Фундаментальні аспекти функціонування морських портів розглянуто в роботах О.М. Котлубая, який детально досліджував економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. Правові аспекти забезпечення портової діяльності глибоко проаналізовані в працях О.О. Балобанова та А.А. Пальченка. Проблеми розвитку українських морських портів та перспективи їх вирішення досліджено в роботах Т.Г. Логутової та М.М. Полторацького.

Особливу увагу приділено аналізу наукових праць, що висвітлюють сучасні проблеми функціонування портової галузі в умовах воєнного стану. Зокрема, роботи Р.О. Мірошника та І.Є. Баглай розкривають проблематику експортних операцій через морські порти в умовах військової агресії. В.Г. Пядишев досліджує питання забезпечення безпеки портів України в контексті Чорноморської зернової ініціативи. Важливі аспекти формування

нових логістичних вузлів в умовах воєнного часу розглянуто в працях О.Ю. Кузьменка, В.С. Кузьменка та І.В. Безуглової.

Джерельну базу дослідження складає комплекс нормативно-правових актів різного рівня. Основоположним є Закон України "Про морські порти України", який визначає правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах. Важливе значення мають підзаконні нормативні акти, зокрема накази Міністерства інфраструктури України, що регулюють окремі аспекти портової діяльності. Особливу цінність для дослідження представляють локальні нормативні акти - зводи звичаїв морських портів та обов'язкові постанови по портах, які визначають специфіку правового режиму кожного порту.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в комплексному дослідженні правового режиму портів України в умовах воєнного стану, виявленні системних проблем правового регулювання портової діяльності та розробці пропозицій щодо їх вирішення з урахуванням міжнародного досвіду та сучасних викликів.

Практичне значення одержаних результатів полягає в можливості використання висновків та рекомендацій для вдосконалення нормативно-правової бази функціонування портів України, оптимізації системи управління портовою галуззю та підвищення ефективності портових операцій в умовах воєнного стану.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та висновки дипломної роботи були опрабовані на наукових конференціях:

1. Тітаренко А. Особливості організаційно – правової структури управління портами України: матеріали VII Всеукраїнської студентської онлайн конференції м.Львів, 22 листопада, 2024 рік /ГО « Молодіжна наукова ліга»., Вінниця: ТОВ « УКРЛОГОС Груп» 2024.С.228-230
2. Тітаренко А. Правове регулювання діяльності портів України: матеріали VII Всеукраїнської студентської онлайн конференції

м.Львів, 22 листопада, 2024 рік /ГО « Молодіжна наукова ліга».,
Вінниця: ТОВ « УКРЛОГОС Груп» 2024.С.228-230

<https://archive.liga.science/index.php/conference-proceedings/issue/view/ukr-20.12.2024>

Обґрунтування структури роботи. Структура роботи обумовлена метою та завданнями дослідження і складається зі вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел. Такий поділ дозволяє послідовно та всебічно розкрити тему дослідження, рухаючись від теоретичних засад до практичних аспектів функціонування портової галузі та шляхів вирішення існуючих проблем.

У першому розділі "Теоретико-правові основи функціонування портів" розглядаються базові поняття та види портів, а також простежується історичний розвиток портового законодавства України від античних часів до сучасності. Такий підхід дозволяє створити теоретичне підґрунтя для подальшого дослідження та зрозуміти історичні передумови формування сучасної системи правового регулювання портової діяльності.

Другий розділ "Сучасний правовий режим портів України" присвячений детальному аналізу чинної системи нормативно-правового регулювання функціонування портів та організаційно-правової структури управління ними. Особлива увага приділяється дослідженню взаємодії різних суб'єктів портової діяльності та механізмів державного регулювання галузі.

У третьому розділі "Проблеми та способи вдосконалення правового режиму портів України" досліджуються основні проблеми правового регулювання портової діяльності в умовах воєнного стану, аналізується міжнародний досвід правового регулювання портів та розглядаються можливості його застосування для вдосконалення української системи портового права. Така структура дозволяє не лише виявити існуючі проблеми, але й запропонувати конкретні шляхи їх вирішення з урахуванням кращих світових практик.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПОРТІВ

1.1. Поняття та види портів

Морські порти є стратегічно важливими інфраструктурними об'єктами, що функціонують як ключові вузли глобальної транспортно-логістичної системи, забезпечуючи інтеграцію морського та наземного транспорту в єдиний комплекс. Являючи собою складну систему спеціально обладнаних територій та акваторій, морські порти виконують критично важливу функцію зв'язуючої ланки між морськими та сухопутними транспортними маршрутами, створюючи умови для безперебійного руху товарів та пасажирів у міжнародному сполученні.

В умовах глобалізації світової економіки та постійного зростання обсягів міжнародної торгівлі, де понад 80% вантажообігу забезпечується морським транспортом, значення портової інфраструктури неухильно зростає. Морські порти перетворюються на багатофункціональні логістичні центри, що забезпечують не лише традиційні операції з обробки вантажів та обслуговування суден, але й широкий спектр додаткових послуг, включаючи складування, консолідацію та дистрибуцію товарів, митне оформлення та інформаційний супровід вантажопотоків.

Сучасний морський порт являє собою складний технічно-організаційний комплекс, що включає спеціально облаштовану берегову територію та прилеглу акваторію з системою гідротехнічних споруд, оснащений необхідним обладнанням для безпечного прийому суден, здійснення вантажно-розвантажувальних операцій, тимчасового зберігання вантажів, обслуговування пасажирських перевезень та забезпечення ефективної взаємодії різних видів транспорту. Такі порти функціонують як важливі елементи національної транспортної інфраструктури, сприяючи

інтеграції країн у світову економічну систему та забезпечуючи їх конкурентоспроможність на глобальних ринках¹.

Морські порти є складними технологічними комплексами, що поєднують в собі різноманітні інфраструктурні елементи та операційні системи для забезпечення ефективного обслуговування морських перевезень. Їх унікальність як об'єктів транспортної інфраструктури проявляється у багатофункціональності та комплексному характері послуг, що надаються. На відміну від більшості підприємств, морські порти характеризуються широкою диверсифікацією діяльності, що виходить за межі простого перевантаження вантажів.

Специфіка портової галузі проявляється у можливості залучення приватного капіталу через різні форми державно-приватного партнерства - від концесійних угод до повної приватизації окремих терміналів. При цьому портова інфраструктура створює природні умови для внутрішньої конкуренції між операторами терміналів та постачальниками послуг, що сприяє підвищенню ефективності роботи порту в цілому. Важливою особливістю є можливість декомпозиції основних портових операцій на окремі технологічні процеси, що можуть виконуватися різними суб'єктами господарювання.

Економіка портової діяльності характеризується високою капіталомісткістю та значною часткою постійних витрат у структурі собівартості послуг. Це створює суттєві бар'єри для входу нових гравців на ринок, але водночас забезпечує значний потенціал для економії на масштабі при зростанні вантажообігу. Особливо важливим фактором є постійне зростання вартості портових активів та земельних ділянок, що робить порти привабливими об'єктами для довгострокового інвестування. Рентабельність

¹ Корнієнко О. П., Кошара К. А. Функції морських портів України як складової морегосподарського комплексу. *Економіка та держава*, № 5. 2018. С. 48-51

портової діяльності має чітку кореляцію з масштабами операцій, що стимулює процеси концентрації та укрупнення портових комплексів².

Інтеграція портів у глобальні логістичні ланцюги робить їх критично важливими елементами експортно-імпортних операцій та міжнародного транзиту. Ефективність портової інфраструктури безпосередньо впливає на конкурентоспроможність національної економіки та її позиції у світовій торгівлі. При цьому порти створюють значні мультиплікативні ефекти для регіональної економіки через формування навколо себе кластерів супутніх виробництв та сервісних підприємств.

Функціонування та розвиток морських портів здійснюються за принципами:

1) об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують їх функціонування, та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у їх межах;

2) збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих у межах території та акваторії морегосподарського комплексу;

3) забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;

4) розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності;

5) розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства;

² Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавства в Україні. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2014. 453 с.

- 6) забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадиться у морському порту;
- 7) цільового використання портових зборів;
- 8) збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;
- 9) рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування³.

Структура порту складається з низки ключових компонентів, які взаємодіють між собою для забезпечення ефективності роботи порту. Правильне проектування та ефективне функціонування кожного з цих елементів є основою для досягнення високих стандартів продуктивності, безпеки та екологічної стійкості порту.

Від належного функціонування акваторії, причалів, перевантажувального обладнання та інфраструктури для обслуговування суден залежить не тільки ефективність портових операцій, але й здатність порту підтримувати сталість і розвиток міжнародної торгівлі.

Для більш повного розуміння роботи морських портів необхідно надати ключові поняття, які характеризують розвиток системи морського порту: акваторія морського порту, стивідорна компанія, об'єкти портової інфраструктури, об'єкти портової інфраструктури загального користування, стратегічні об'єкти портової інфраструктури та територія морського порту.

Аkvаторія морського порту (портова акваторія) – визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), крім суднового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден ⁴. При техніко-економічному аналізі роботи морських портів розглядається робота стивідорних компаній на території всієї акваторії морського порту.

³ Корнієнко О. П., Кошара К. А. Функції морських портів України як складової морегосподарського комплексу. *Економіка та держава*, № 5. 2018. С. 48-51

⁴ Про морські порти України: Закон України від 17 травня 2012 року № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>

Портовий оператор (стивідорна компанія) – суб'єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші, пов'язані з цим, види господарської діяльності⁵.

Об'єкти портової інфраструктури – рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту, у тому числі акваторія, гідротехнічні споруди, доки, буксири, криголами та інші судна портового флоту, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, перевантажувальне обладнання, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи, лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інші засоби, обладнання, інженерні комунікації, розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, надання послуг, забезпечення державного нагляду (контролю) в морському порту⁶.

Стратегічні об'єкти портової інфраструктури – об'єкти права державної власності - гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційногідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден.

Територія морського порту – частина сухопутної території України з визначеними межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки⁷.

⁵ Про морські порти України: Закон України від 17 травня 2012 року № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>

⁶ Так само, Ст. 1 п. 1(8)

⁷ Логутова Т. Г., Полторацький М. М. Аналіз діяльності українських морських портів: перспективи розвитку. *Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія: Економічні науки*, № 34. 2017. С. 68-75

Основні елементи роботи порту в Україні

До основних елементів належить портова інфраструктура; портова суперструктура (криті склади, адміністративні будівлі і майстерні), а також пересувне та стаціонарне обладнання, необхідне для виробництва послуг інформаційних і автоматизованих систем терміналу; портовий бізнес (портові види діяльності, що виконуються різними громадськими і приватними установами і компаніями). Портова інфраструктура це цивільні споруди (набережні, причали і їх тили); територія; акваторія (очищається портовий басейн); головні портові автодороги і залізнична мережа; інженерні споруди; інформаційні системи внутрішнь. Зовнішня інфраструктура порту морський доступ і захисна інфраструктура (судноплавні канали, хвилеломи, шлюзи, пристрої навігаційної обстановки за межами портової зони); інфраструктура наземного доступу (національні та місцеві автошляхи, залізниця, внутрішня водна мережа і їх з'єднання з місцевими мережами портової зони)

Класифікація портів є складною багаторівневою системою, що відображає різноманітність їх функцій та характеристик у глобальній транспортно-логістичній мережі. З функціональної точки зору, порти поділяються на торговельні (домінуюча категорія), що забезпечують основний вантажообіг та пасажирські перевезення; рибні порти, які обслуговують риболовецький флот та здійснюють обробку морепродуктів; промислові порти, інтегровані у виробничі комплекси підприємств; та порти-сховища, що надають захист суднам від несприятливих погодних умов.

Спеціалізація портів за видами вантажів відображає тенденцію до оптимізації вантажно-розвантажувальних операцій та підвищення ефективності обробки специфічних типів вантажів. Універсальні порти здатні обробляти широкий спектр вантажів, тоді як спеціалізовані (нафтові, вугільні, контейнерні) оснащені специфічним обладнанням для роботи з певними видами вантажів. Така спеціалізація дозволяє досягти вищої продуктивності та економічної ефективності.

Географічне розташування портів визначає їх типологію на морські (з подальшим поділом на берегові, гирлові, лагунні та острівні), річкові, озерні та водосховищні. Кожен тип має свої особливості експлуатації та технічного оснащення, що визначаються природними умовами розташування. Масштаб операцій, що відображається у показниках вантажообігу, є основою для категоризації портів за їх господарським значенням - від найбільших міжнародних хабів до малих портопунктів локального значення.

Така багатовимірна класифікація портів є важливим інструментом для стратегічного планування розвитку портової інфраструктури, оптимізації операційної діяльності та забезпечення ефективної інтеграції портів у глобальні логістичні ланцюги постачання.

Акваторія берегових портів, зазвичай, захищена огорожувальними спорудами — молами, довжина яких може сягати декількох десятків кілометрів. Гирлові порти відрізняються тим, що в них сходяться морські та річкові шляхи сполучень, а віддаленість портових споруд від моря дозволяє обійтись без захисних споруд. Це ж стосується і портів, розташованих у глибині лагун.

Острівні порти використовуються як аванпорти — порти-супутники великих портів, які пов'язані у своїй роботі з великими портами, розташованими на гирловій ділянці річки далеко від моря (наприклад, Миколаївський і Херсонський порти). Аванпорт, зазвичай, ближче до моря, має більші глибини і менше замерзання ніж головний порт.

Залежно від рівня припливів порти поділяються на відкриті та закриті (припливні). За тривалістю навігації — на постійні (такі, які експлуатуються протягом всієї навігації) та сезонні. Більшість українських морських портів відносяться до незамерзаючих, тобто постійних ⁸.

Світова практика управління портами демонструє чотири основні інституційні моделі, що відрізняються ступенем участі держави та

⁸ Янковський В.А. Морська портова галузь України: сучасний стан, проблеми та перспективи реформування. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*, № 1 (28). 2021. С. 47-51

приватного сектора. Державна модель передбачає повний контроль над портовими активами та операціями з боку держави, що дозволяє реалізовувати стратегічні національні інтереси, але часто призводить до нижчої операційної ефективності через бюрократичні обмеження та недостатню гнучкість управління.

Модель порту-інструменту представляє перший крок до залучення приватного сектора, де держава зберігає контроль над інфраструктурою, але делегує операційну діяльність приватним операторам. Така модель дозволяє підвищити ефективність портових операцій при збереженні стратегічного контролю держави над ключовими активами.

Найпоширенішою у світі є модель порту-лендлорда, що охоплює близько 90% світових контейнерних терміналів. Ця модель оптимально поєднує державний контроль над портовими землями з приватними інвестиціями в розвиток термінальної інфраструктури через механізм концесійних угод. Успішність цієї моделі підтверджується досвідом провідних світових портів, таких як Сінгапур та Роттердам.

Повністю приватна модель, представлена прикладом британського порту Феліксстоу, забезпечує максимальну комерційну ефективність, але може створювати ризики для національних інтересів через відсутність державного контролю над стратегічною інфраструктурою. Однак ця модель демонструє високу інвестиційну привабливість та операційну гнучкість.

Домінування моделі порту-лендлорда відображає глобальний тренд до пошуку оптимального балансу між державним контролем над стратегічними активами та ефективністю приватного управління портовими операціями.

Морські порти виконують багатогранну роль у глобальній торгівлі, об'єднуючи морський транспорт із сухопутними шляхами і забезпечуючи обмін товарами на міжнародному рівні. Розуміння їхніх функцій дозволяє оптимізувати транспортні процеси, підвищуючи ефективність перевезень, скорочуючи витрати та мінімізуючи затримки у вантажопотоках.

Морські порти функціонують як комплексні інфраструктурні системи, що реалізують широкий спектр стратегічних, економічних та логістичних функцій у глобальній торговельній мережі. Фундаментальною основою їх діяльності виступає транспортно-логістична функція, яка забезпечує інтеграцію різних видів транспорту та ефективну обробку вантажопотоків. У сучасних умовах порти еволюціонували від простих пунктів перевалки вантажів до складних логістичних хабів, що забезпечують повний цикл обробки та дистрибуції товарів, включаючи складування, консолідацію та розподіл вантажів відповідно до потреб глобальних ланцюгів постачання.

Стратегічне значення портів проявляється через реалізацію політичної та військової функцій, що набуває особливої актуальності в умовах глобальної нестабільності. Порти забезпечують незалежність морської торгівлі країни, служать базами військово-морських сил та створюють умови для проекції морської могутності держави. Захисна функція портів реалізується через створення безпечних умов для суден під час несприятливих погодних умов та надзвичайних ситуацій, що включає надання захищеної акваторії, аварійно-рятувальне забезпечення та системи раннього попередження про небезпечні природні явища.

Економічний вплив портів на розвиток прилеглих територій реалізується через складну систему взаємопов'язаних функцій. Підприємницька функція забезпечує комерційну життєздатність портових комплексів в умовах ринкової конкуренції та скорочення державного фінансування. Промислова функція проявляється у формуванні навколо портів потужних індустріальних кластерів, що включають підприємства переробної промисловості, логістичні центри та сервісні компанії. Фінансово-валютна функція портів реалізується через генерацію значних валютних надходжень від міжнародної торгівлі, транзитних операцій та надання послуг іноземним судновласникам.

Сучасні порти надають широкий спектр спеціалізованих сервісів, що включає технічне обслуговування та ремонт суден, агентське

обслуговування, бункерування, інформаційно-аналітичну підтримку та консалтингові послуги. Перетворювальна функція забезпечує ефективну трансформацію вантажопотоків між різними видами транспорту, включаючи консолідацію та розукрупнення партій вантажів, зміну тари та упаковки, формування змішаних відправлень. Розвиток цифрових технологій дозволяє портам впроваджувати інноваційні рішення для оптимізації логістичних процесів та підвищення якості обслуговування клієнтів.

Інтеграція всіх цих функцій перетворює сучасні порти на комплексні логістичні центри, що забезпечують не лише обробку вантажопотоків, але й створюють додану вартість через надання широкого спектру супутніх послуг. Порти стають драйверами економічного розвитку приморських регіонів, створюючи мультиплікативний ефект для місцевої економіки через генерацію робочих місць, залучення інвестицій та розвиток суміжних галузей. В умовах глобалізації світової економіки та зростання обсягів міжнародної торгівлі роль портів як ключових вузлів глобальних ланцюгів постачання продовжує посилюватися, що вимагає постійного вдосконалення їх інфраструктури та розширення спектру послуг.

Порти виконують центральну роль у глобальній транспортній мережі, забезпечуючи зв'язок між різними видами транспорту і країнами. Вони класифікуються за різними ознаками, і їх типи розрізняються залежно від розміру, функціонального призначення, виду вантажів, а також географічного розташування. Розвиток портової інфраструктури є важливим чинником для підтримки економічного зростання та забезпечення сталого розвитку світової торгівлі.

1.2. Історичний розвиток портового законодавства України

Історія розвитку портового законодавства України відображає фундаментальні трансформації морської галузі протягом різних історичних епох. Витоки правового регулювання портової діяльності сягають античної доби, коли на території Північного Причорномор'я функціонували потужні

міста-держави - Ольвія, Херсонес та Пантікапей. У цих центрах морської торгівлі сформувалася унікальна правова система, що поєднувала елементи грецького та римського права з місцевими звичаями. Особливе значення мали норми, що регулювали торговельні відносини, безпеку мореплавства та портові збори. Античні порти Причорномор'я стали важливими вузлами міжнародної торгівлі, що сприяло розвитку складної системи правових норм для регулювання морської діяльності.

Середньовічний період позначився розвитком річкового судноплавства по найбільших водних артеріях - Дніпру та Дністру. Особливого розквіту портова діяльність досягла в часи Гетьманщини, коли українські землі активно брали участь у міжнародній торгівлі. Хоча в цей період не існувало кодифікованого портового законодавства, діяли звичаєві норми та міжнародні торговельні угоди. Козацька держава розвинула систему портових зборів, організацію лоцманської служби та механізми захисту торговельного судноплавства.

Принципово новий етап у розвитку портового законодавства розпочався у XIX столітті, коли українські території перебували у складі Російської імперії. Цей період характеризувався створенням перших систематизованих нормативних актів щодо управління портами. Особливе значення мали укази імператора Олександра I та створення Адміралтейської дирекції, яка здійснювала централізоване управління портовим господарством. У цей час були закладені основи системного підходу до регулювання портової діяльності, розвинулися такі важливі порти як Одеса, Миколаїв та Херсон, що стали ключовими транспортними вузлами імперії.

Радянський період приніс кардинальні зміни в організацію портової галузі через її повну націоналізацію та централізацію управління. Нормативно-правова база формувалася на основі загальносоюзного законодавства з урахуванням специфіки українських портів. У цей час були розроблені детальні регламенти щодо організації портових операцій, охорони праці та екологічної безпеки. Особлива увага приділялася стандартизації

портових процесів та інтеграції портів у єдину транспортну систему ЄСРП. Незважаючи на жорстку централізацію, відбувався розвиток технічних норм та правил безпеки мореплавства.

Здобуття Україною незалежності у 1991 році започаткувало новий етап розвитку портового законодавства. Першочерговим завданням стало створення національної системи управління морською галуззю та адаптація до міжнародних стандартів. Важливими віхами стали прийняття постанов щодо безпеки мореплавства та створення спеціалізованих державних органів нагляду. Прийняття Кодексу торговельного мореплавства України в 1995 році заклало фундамент сучасної системи морського права. Протягом наступних років відбувалася постійна оптимізація системи управління портовою галуззю, створювалися нові органи контролю та нагляду, впроваджувалися міжнародні стандарти безпеки та екологічні норми.

Сучасний етап розвитку портового законодавства України характеризується активною інтеграцією в міжнародну морську спільноту та гармонізацією з європейськими стандартами. Особлива увага приділяється впровадженню цифрових технологій, автоматизації портових процесів та створенню сприятливого інвестиційного клімату. Відбувається постійне вдосконалення нормативної бази щодо екологічної безпеки, енергоефективності та кібербезпеки портових операцій. Україна активно співпрацює з міжнародними морськими організаціями, впроваджує сучасні стандарти управління портовою інфраструктурою та розвиває державно-приватне партнерство в портовій галузі.

З набуттям незалежності України розпочалося формування системи підзаконних актів у сфері портового господарства. Першими важливими документами стали:

1. Постанова КМУ від 29.04.1991 № 100 "Про створення Української державної інспекції Регістру та безпеки судноплавства"

2. Постанова КМУ від 16.05.1992 № 250 "Про заходи щодо підвищення безпеки мореплавства", якою було затверджено Положення про Службу загальної безпеки Укрморфлоту

3. Наказ Мінтрансу від 07.07.1998 № 271 "Про впровадження Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства"

4. Постанова КМУ від 30.12.1998 № 2098 "Питання безпеки судноплавства України", якою було створено Держфлотінспекцію

Подальший розвиток системи контролю відбувався через:

1. Указ Президента від 09.12.2010 № 1085/2010 про створення Державної служби морського та річкового транспорту

2. Указ Президента від 06.04.2011 № 370/2011 про її реорганізацію в Укрморрічінспекцію

3. Указ Президента від 08.04.2011 № 447/2011 про затвердження Положення про Укрморрічінспекцію

4. Постанова КМУ від 17.07.2014 № 300 про нове Положення про Укрморрічінспекцію

5. Постанова КМУ від 10.09.2014 № 442 про створення Державної служби України з безпеки на транспорті

6. Постанова КМУ від 11.02.2015 № 103 про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті

Важливими також стали акти щодо імплементації міжнародних стандартів:

1. Наказ Мінінфраструктури від 27.06.2013 № 430 "Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт"

2. Наказ Мінінфраструктури від 05.06.2013 № 348 "Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України"

3. Наказ Мінінфраструктури від 18.10.2012 № 790 "Про затвердження Порядку відкриття та закриття морських портів"

Сучасний етап характеризується активним розвитком підзаконної нормативної бази щодо безпеки портових операцій, екологічних стандартів, цифровізації портових процесів та залучення приватних інвестицій у портову інфраструктуру.

Локальне регулювання діяльності морських портів України здійснюється через два основні види актів: зводи звичаїв морського порту та обов'язкові постанови по морських портах. Відповідно до Закону України "Про морські порти України" від 17.05.2012 р., ці акти визначають особливості правового режиму кожного морського порту та конкретизують загальні норми законодавства щодо їх специфіки.

Зводи звичаїв морського порту встановлюють правила надання послуг, обслуговування суден і пасажирів, що історично склалися в конкретному порту. Вони регламентують порядок вручення повідомлень про готовність судна до вантажних операцій, розрахунок сталійного часу, перелік портових послуг та інші аспекти господарських операцій. Показовим прикладом є Звід звичаїв морського порту Одеса, виданий на підставі наказу ДП "Адміністрація морських портів України" від 20.11.2015 р. № 233 та засвідчений Торгово-промисловою палатою України 25.11.2015 р.

Обов'язкові постанови по порту, які приймаються АМПУ за погодженням з капітаном порту та профільним органом виконавчої влади, містять детальну інформацію про межі зони нагляду, території та акваторії порту, райони лоцманського проведення, правила плавання, стоянки суден, вантажно-розвантажувальних робіт, безпеки, охорони навколишнього середовища тощо. Такі постанови прийняті для всіх морських портів України:

- Одеського порту (наказ АМПУ від 22.12.2015 № 266)
- порту Південний (наказ АМПУ від 25.04.2016 № 126)
- Миколаївського порту (наказ АМПУ від 13.12.2016 № 451)
- Херсонського порту (наказ АМПУ від 03.08.2016 № 268)

Обов'язкові постанови підлягають державній реєстрації та набувають чинності через 10 днів після реєстрації. Вони є обов'язковими для всіх

юридичних і фізичних осіб у порту та можуть бути оскаржені в адміністративному суді.

У ході проведеного дослідження теоретико-правових основ функціонування портів встановлено, що морські порти є стратегічно важливими інфраструктурними об'єктами, які забезпечують інтеграцію морського та наземного транспорту в єдину транспортно-логістичну систему. В умовах глобалізації світової економіки та зростання обсягів міжнародної торгівлі їх значення неухильно зростає, адже понад 80% світового вантажообігу забезпечується саме морським транспортом.

Сучасні порти представляють собою складні технологічні комплекси, що поєднують різноманітні інфраструктурні елементи та операційні системи. Їх унікальність проявляється у багатофункціональності та можливості залучення приватного капіталу через різні форми державно-приватного партнерства. Класифікація портів здійснюється за різними критеріями: функціональним призначенням (торговельні, рибні, промислові); спеціалізацією за видами вантажів (універсальні та спеціалізовані); географічним розташуванням (морські, річкові, озерні); масштабом операцій тощо.

Історичний розвиток портового законодавства України пройшов декілька ключових етапів: від античної доби, коли на території Північного Причорномор'я діяли норми, що регулювали торговельні відносини та безпеку мореплавства, через середньовічний період розвитку річкового судноплавства, період Російської імперії з формуванням перших систематизованих нормативних актів, радянський період з централізованим управлінням, до сучасного етапу незалежної України, що характеризується активною інтеграцією в міжнародну морську спільноту та гармонізацією з європейськими стандартами.

Сучасна система правового регулювання портової діяльності в Україні базується на комплексі нормативно-правових актів різного рівня, від законів до локальних актів окремих портів. Особливе значення мають зводи звичаїв

морського порту та обов'язкові постанови, які визначають специфіку правового режиму кожного порту. Така багаторівнева система правового регулювання забезпечує ефективне функціонування портової галузі та її інтеграцію у світову транспортну систему.

РОЗДІЛ 2

СУЧАСНИЙ ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ПОРТІВ УКРАЇНИ

2.1. Нормативно-правове регулювання функціонування портів в Україні

Функціонування морських та річкових портів є важливою складовою транспортної інфраструктури будь-якої держави. В Україні порти відіграють ключову роль у розвитку національної економіки, забезпечуючи зв'язки з міжнародними торговими партнерами та підтримуючи ефективне перевезення вантажів і пасажирів. Правове регулювання портової діяльності в Україні зазнало значних змін протягом останніх десятиліть і продовжує адаптуватися до міжнародних стандартів, економічних реалій та екологічних вимог.

Морські порти на міжнародному та державному рівні є багатофункціональними об'єктами з точки зору їх участі у логістичних процесах, що забезпечують міжнародну торгівлю, вже з точки зору різноманітності портових операцій. В обох випадках порт виконує безпекову та комерційну функції з огляду на те, що він є логістичним центром, у якому стикаються інтереси практично усіх суб'єктів морського бізнесу (судновласників, вантажовласників тощо), включає можливість вибору методу та засобів управління портом в цілому, портовими структурами та портовими процесами зокрема.

У сфері міжнародно-правового регулювання режиму морських портів першою значущою угодою стала Конвенція і Статут про свободу транзиту 1921 року ⁹, яка встановила правила заходження до портів з транзитною метою без дискримінації за прапором держави чи походженням вантажів.

⁹ Convention and Statute on Freedom of Transit. Barcelona, April, 20, 1921. *League of Nations, Treaty Series*, 1921, №

Ключовою стала Міжнародна Конвенція і Статут про міжнародний режим морських портів 1923 року ¹⁰ - єдиний спеціальний міжнародний договір у цій сфері. Вона закріпила принцип рівного ставлення до всіх іноземних суден у портах, включаючи доступ до портових споруд, обладнання та стягнення портових зборів. Проте Конвенція не отримала широкої підтримки держав.

У 1962 році Міжнародний морський комітет повернувся до питання розробки конвенції про режим морських портів, акцентуючи увагу на юрисдикції над торговельними суднами в іноземних портах. Проект конвенції 1974 року передбачав повне підпорядкування суден правопорядку прибережної держави, право затримання суден-порушників та їх переслідування при виході з порту, а також полегшений режим для суден, що шукають притулку. Однак проект не отримав підтримки в ІМО.

Конвенція про територіальне море 1958 року та Конвенція ООН з морського права 1982 року не містять спеціальних норм щодо режиму портів. Через відсутність універсального міжнародного регулювання держави встановлюють режим портів переважно через двосторонні угоди про торговельне мореплавство, в яких передбачається національний режим або режим найбільшого сприяння для суден договірних сторін.

Серед двосторонніх угод України слід згадати:

Угода з Грецією 2000 року передбачає національний режим для грецьких суден в українських портах, тобто надання їм таких самих прав як українським суднам ¹¹.

Угода з Болгарією 1997 року встановлює режим найбільшого сприяння - болгарські судна отримують такі ж права, як і судна будь-якої третьої країни в українських портах ¹².

¹⁰ Convention on the International Regime of Maritime Ports, signed at Geneva, December, 1923. *League of Nations Treaty Series*. 1926 – 1927. № 1379.

¹¹ Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Грецької Республіки про тор-говельне судноплавство від 06.11.2000 р. *Офіційний вісник України*. 2007. № 3. Ст. 133.

Угода з Гонконгом 2003 року запроваджує "національний режим найбільшого сприяння" із формулюванням "вільно" щодо всіх видів діяльності та користування послугами в портах ¹³.

Як зазначають учені, прийняття закону України «Про морські порти України» – це великий крок щодо вдосконалення законодавства у сфері торговельного судноплавства, адже морські порти України є найважливішою складовою частиною не лише транспортної, але і виробничої інфраструктури країни ¹⁴.

Закон України «Про морські порти України» є основним нормативно-правовим актом, який регулює правові, організаційні та економічні аспекти функціонування морських портів в Україні. Він визначає загальні принципи діяльності портів, регулює відносини між суб'єктами портової діяльності, державними органами та іншими учасниками транспортної системи. Закон спрямований на забезпечення ефективного функціонування портової інфраструктури, створення сприятливих умов для інвестицій, а також підтримку конкурентоспроможності українських портів на міжнародному рівні.

Згідно із Законом, морські порти є частиною транспортної інфраструктури загального користування, які забезпечують обслуговування суден, вантажів, пасажирів та виконання інших пов'язаних операцій. Закон встановлює основні засади організації портової діяльності, включаючи визначення правового статусу портів, порядку їх створення, реєстрації та функціонування. Зокрема, передбачено, що територія і акваторія порту є державним майном, а використання інфраструктури портів має

¹² Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Болгарія про морське торговельне судноплавство від 30.10.1997 р. *Офіційний вісник України*. 2007. № 2. Ст. 85.

¹³ Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Спеціального Адміністративного Району Гонконг Китайської Народної Республіки про морський транспорт від 02.04.2003 р. *Офіційний вісник України*. 2004. № 32. Ст. 2203

¹⁴ Балобанов О. О., Пальченко А. А. До питання правового забезпечення портової діяльності. *LEX PORTUS*, № 4 (6). 2017. С. 70-85

здійснюватися відповідно до законодавства та з урахуванням інтересів держави.

Однією з ключових норм Закону є положення про адміністрацію морських портів, яка виконує функції з управління портовою інфраструктурою, забезпечення безпеки мореплавства та координації діяльності суб'єктів господарювання в порту. Адміністрація також відповідає за розробку планів розвитку портів і здійснює контроль за дотриманням екологічних та безпекових стандартів.

Закон регламентує права і обов'язки суб'єктів портової діяльності, зокрема портових операторів, які надають послуги з перевалки вантажів, буксирування, агентування суден, а також виконують ремонтно-технічні роботи. Він також визначає механізми взаємодії між суб'єктами господарювання в порту та державними органами, такими як митні, прикордонні й екологічні служби.

Особливу увагу приділено питанням інвестиційної діяльності в морських портах. Закон встановлює порядок залучення інвестицій у розвиток портової інфраструктури, передбачає можливість укладення концесійних договорів, а також визначає умови участі приватного капіталу в модернізації та експлуатації портових об'єктів.

Важливим аспектом є екологічна складова діяльності портів. Закон зобов'язує суб'єктів портової діяльності дотримуватися вимог екологічної безпеки, забезпечувати охорону навколишнього середовища та здійснювати заходи з мінімізації негативного впливу на екосистему морського узбережжя.

Таким чином, Закон України «Про морські порти України» формує правову основу для організації та функціонування морських портів, сприяє розвитку їхньої інфраструктури, створює умови для залучення інвестицій та інтеграції України у світову транспортну систему.

Законодавство України встановлює чіткий порядок регулювання заходу іноземних суден до морських портів. Відповідно до статті 73 Кодексу

торговельного мореплавства України¹⁵, Кабінет Міністрів України визначає перелік морських портів, відкритих для заходу іноземних суден. Інформація про такі порти публікується в Повідомленнях мореплавцям.

Закон України "Про державний кордон України"¹⁶ у статті 14 деталізує це положення, встановлюючи, що українське законодавство та правила визначають: перелік відкритих рейдів і портів для заходу іноземних невоєнних суден; порядок їх заходу та перебування в цих портах; правила здійснення вантажних і пасажирських операцій; порядок комунікації суден з берегом; правила сходу на берег членів екіпажу, а також інші аспекти, пов'язані із заходом іноземних невоєнних суден у внутрішні води та порти України.

В Україні для торгових суден діє повідомний порядок заходу в порти. Згідно з "Загальними правилами морських торгових і рибних портів України", капітан судна має надати перше повідомлення про прихід за 96 годин (для танкерів - за 72 години), друге - за 12 годин до заходу в порт.

При перебуванні в порту судна зобов'язані дотримуватись законів України щодо безпеки порту і судноплавства, митного, прикордонного, санітарного режимів, лоцманської проводки, буксирування, рятувальних робіт, стоянки, навантаження/розвантаження, посадки/висадки людей та портових зборів.

Для військових кораблів встановлено дозвільний порядок заходу - потрібен попередній дозвіл Кабінету Міністрів України за 30 діб до заходу, крім випадків наявності на борту глав держав чи урядів або вимушеного заходу.

У випадку лиха, необхідності термінової медичної допомоги судну має бути доступний будь-який порт незалежно від його статусу.

¹⁵ Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>

¹⁶ Про державний кордон України: Закон України від 04 листопада 1991 № 1777-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>

В іноземних портах українські судна можуть отримувати національний режим (такі ж права як у національних суден) або режим найбільшого сприяння (такі ж права як у суден третіх країн), що визначається двосторонніми угодами. Режим найбільшого сприяння в портах України надається суднам Аргентини, Австрії, Болгарії, Великобританії, Угорщини, Греції, Грузії, Данії, Єгипту, Ізраїлю, Кіпру, Китаю та інших країн.

Морською доктриною України на період до 2035 року передбачаються наступні напрями регіональної співпраці:

1) її активізація у рамках Організації Чорноморського економічного співробітництва (далі – ОЧЕС);

2) участь у реалізації проектів програми TRACECA, що стосуються транспортної інфраструктури у Чорноморському регіоні та проектів, що стосуються використання транспортної інфраструктури в Чорноморському регіоні та спрямовані на створення надійно функціонуючого транзитного транспортного мосту, який поєднає держави Європи та Азії;

3) активізація участі України у регіональних організаціях з управління рибальством;

4) участь у реалізації проекту ЄС «Екологічний моніторинг Чорноморського регіону», здійснення Україною екологічного контролю на морі відповідно до Рамкової Директиви ЄС про морську стратегію. Одним з форумів регіонального співробітництва у Чорноморському та поєднаному з ним регіонах є ОЧЕС. Створена у 1999 р. на основі Стамбульської декларації від 25 червня 1992 р., ОЧЕС мала на меті формування у межах регіону нової системи міжнародної кооперації, яка була б певною мірою альтернативною інтеграційним процесам ЄС та СНД (а іноді їх доповнюючи) в умовах невирішених завдань переходу ряду країн регіону до ринкової економіки та більш інтенсивного їх входження до світових економічних зв'язків.

Географічна близькість, подібність соціально-економічних та політичних процесів у країнах регіону, їх переважна орієнтованість на європейську інтеграцію, необхідність стримування регіональних конфліктів,

актуалізація енергоресурсного і транзитного потенціалу регіону для європейської та світової економіки – усе це сприяло процесам узгодження інтересів країн регіону та реалізації різноманітних проектів регіонального співробітництва.

Дійсно, у геоекономічному розумінні Чорноморський регіон концентрує як економічні, так і транспортні інтереси багатьох країн, незважаючи на їх цивілізаційну гетерогенність та рівень розвитку. Чорноморський регіон, маючи ємкий внутрішній ринок зі значним ресурсним та науково-технічним потенціалом, поступово перетворюється на центр торгівлі між Європою, Близьким Сходом та Азією¹⁷.

Створення ОЧЕС базувалось на багатовіковому досвіді економічних зв'язків, переважно у формі торгівлі, між народами Причорномор'я і ставило за мету більш ефективне використання потенціалу економік Причорноморського басейну у міжнародному поділі праці¹⁸.

Первинними мотивами формування ОЧЕС була необхідність усунення перешкод у використанні транспортних артерій та вирішення екологічних проблем, а основною ознакою функціонування організації – превалювання двосторонніх зв'язків над багатосторонніми. Феномен ОЧЕС полягає в тому, що це перше велике інтеграційне угруповання країн постконфронтаційного етапу розвитку, яке поєднало держави, що до останнього часу розвивались, орієнтуючись на принципово різні економічні та політичні моделі¹⁹.

Відповідно до Закону України від 17.05.2012 р. «Про морські порти України», до системи локального правового регулювання режиму морських портів України належать зводи звичаїв та обов'язкові постанови по морським портам.

¹⁷ Гужва І. Ю., Лисецька Н. М. Оптимізація міжнародного співробітництва України в рамках ОЧЕС: реальний стан та перспективи. Економічні інновації: зб. наук. пр. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. Вип. 43. С. 86

¹⁸ Сіскос Є. Глобальні стратегії економічного співробітництва країн Причорноморського басейну в процесах європейської інтеграції: автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.02. К., 2010.

¹⁹ Хоманець В. 25 років ОЧЕС: підсумки заради майбутнього. Науковий вісник Дипломатичної академії України. 2017. Вип. 24(3).

Ці акти приймаються з метою визначення та врегулювання особливостей правового режиму кожного з морських портів України, конкретизують норми Закону та іншого законодавства, а також технічних норм, визначаючи їх особливості щодо кожного з портів, розташованих на території України.

За своєю суттю вони є локальними, адже поширюються лише на певний, чітко визначений, морський порт, виконують допоміжну, але достатньо значну роль для забезпечення кожному окремому порту можливості ефективності реалізації наданих функцій. Як зазначають дослідники, локальні правові акти приймаються для уточнення та конкретизації норм законів, установлення механізмів їх реалізації, запровадження інших моделей регулювання локальних відносин порівняно з передбаченими у законі, наскільки це припускається законом, або у них фіксується обрання однієї з альтернативних моделей для заповнення прогалин у законодавстві, внаслідок спеціальних приписів законодавства про передання тих чи інших питань до компетенції недержавних організацій.

І хоча зазначені акти мають певні відмінності від локальних актів, що приймаються органами управління юридичних осіб, та розглядаються як такі відповідно до класичних поглядів дослідників нормотворчості у різних галузях правничої науки, вони все ж можуть бути, завдячуючи поширенню на чітко визначені територію та акваторію, віднесені саме до групи актів локальної нормотворчості. Відповідно до ст. 9 Закону ²⁰, звід звичаїв морського порту встановлює правила надання послуг у морському порту, обслуговування суден і пасажирів, що склалися і тривалий час застосовуються на практиці у цьому морському порту.

Звід звичаїв морського порту містить правила щодо:

1) порядку вручення повідомлення про готовність судна до здійснення операцій з вантажем;

²⁰ Про морські порти України: Закон України від 17 травня 2012 року
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>

- 2) порядку розрахунку сталійного часу, якщо він не встановлений угодою сторін;
- 3) переліку послуг, що надаються в морському порту;
- 4) інші правила здійснення господарських операцій у межах морського порту.

Звід звичаїв морського порту застосовується:

- 1) за наявності в договорі морського перевезення умов щодо застосування звичаїв морського порту;
- 2) за відсутності в договорі морського перевезення відповідних правил з питань, які регулюються звичаями морського порту;
- 3) за наявності в договорі морського перевезення умов, що суперечать звичаям морського порту. Звід звичаїв морського порту видається адміністрацією морських портів України щодо кожного морського порту, завіряється Торговопромисловою палатою України і оприлюднюється на офіційному веб-сайті адміністрації морських портів України.

Так, Звід звичаїв морського порту Одеса²¹ видано на підставі наказу державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 20.11.2015 р. № 233 та засвідчено Торговопромисловою палатою України 25.11.2015 р.

Зазначеним Зводом встановлено правила надання послуг, обслуговування суден і пасажирів, що склалися і тривалий час застосовуються на практиці в морському порту Одеса. Звід звичаїв морського порту Одеса містить правила щодо: режиму, планування роботи в морському порту Одеса, порядку роботи під час льодової кампанії, порядок, умови та черговість приймання суден під обробку, порядку розрахунку стояночного і сталійного часу судна в морському порту Одеса, демереджу та диспачу, надання послуг та їх перелік, здійснення господарських операцій,

²¹ Звід звичаїв морського порту Одеса: видано на підставі наказу державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 20.11.2015 р. № 233 та засвідчено Торгово-промисловою палатою України 25.11.2015 р.
URL: http://www.uspa.gov.ua/images/other_files/Svody_obychaev/svod_odessa.pdf

інформаційної взаємодії з використанням ІСПС, організаційного забезпечення господарської діяльності, а також інші правила здійснення господарських операцій у межах морського порту Одеса.

Обов'язкові постанови по порту приймаються адміністрацією морських портів України за погодженням з капітаном морського порту та центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті.

Обов'язкові постанови по порту містять специфічну для кожного морського порту інформацію про:

1) межі зони нагляду, території та акваторії морського порту, у тому числі інформацію про глибини в акваторії морського порту та на підходах до морського порту, технічні можливості морського порту щодо приймання суден;

2) райони обов'язкового та необов'язкового лоцманського проведення, категорії суден і вимоги до капітанів суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, встановлені центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту;

3) порядок плавання суден в акваторії морського порту, на каналах і фарватерах (якщо вони не встановлені у правилах плавання, які затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту), включаючи правила заходу суден до морського порту і виходу з морського порту, порядок подання інформації про прибуття та відхід суден, порядок користування засобами зв'язку в акваторії морського порту, порядок надання лоцманських послуг;

4) правила стоянки суден, включаючи координати місць для якірної стоянки на рейді, правила швартування та відшвартовування;

- 5) правила і встановлені місця проведення вантажно-розвантажувальних робіт, порядок здійснення в морському порту технічного обслуговування та ремонту суден;
- 6) правила забезпечення безпеки та порядку в морському порту, порядок охорони суден та портових засобів;
- 7) правила охорони навколишнього природного середовища;
- 8) правила проведення днопоглиблювальних робіт;
- 9) вимоги санітарного та карантинного режиму за поданням підрозділу державної санітарно-епідеміологічної служби в морському порту;
- 10) вимоги протипожежного режиму в морському порту;
- 11) порядок сходження на берег осіб суднового екіпажу та їх перебування на території морського порту і портового міста під час стоянки судна;
- 12) іншу інформацію, пов'язану із забезпеченням безпеки мореплавства в морському порту.

Порядок проходження прикордонного, митного контролю тощо повинен відповідати міжнародним стандартам та враховувати зобов'язання України за міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України. Якщо у морському порту відкрито пункт пропуску через державний кордон України, адміністрація морських портів України в обов'язкових постановках по порту за поданням органів охорони державного кордону та митних органів оприлюднює встановлений порядок проходження прикордонного та митного контролю.

Обов'язкові постанови по порту є обов'язковими до виконання всіма юридичними і фізичними особами, які перебувають у морському порту, після їх обов'язкової державної реєстрації та опублікування в Повідомленнях мореплавцям України. При прийнятті обов'язкових постанов по порту або внесенні змін до них не допускається звуження змісту та обсягу існуючих прав суб'єктів портової діяльності, передбачених Конституцією та законами України. Обов'язкові постанови по порту підлягають обов'язковій державній

реєстрації в порядку, встановленому для державної реєстрації нормативно-правових актів обласних, Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій, і набувають чинності через 10 днів з дня їх реєстрації, якщо в них не встановлено іншого строку набрання ними чинності.

Обов'язкові постанови по порту можуть бути оскаржені до адміністративного суду. Обов'язкові постанови по морському порту Одеса, затверджені наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 22.12.2015 р. № 266²², визначають, що вони є обов'язковими до виконання у морському порту Одеси усіма юридичними та фізичними особами. Вимоги Обов'язкових постанов поширюються на судна, кораблі та інші плавзасоби усіх прапорів, що знаходяться на акваторії порту Одеси, незалежно від їхньої відомчої належності та форм власності (п. 1.3)²³.

Тотожні норми містять обов'язкові постанови по всіх морських портах України (Південний²⁴, Миколаїв²⁵, Херсон²⁶).

“Характеристика основних нормативно-правових актів України щодо морських портів”

Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI - Законом визначено загальні засади функціонування морських портів. Передбачено механізм державного регулювання та управління морськими портами. Документом регулюється здійснення господарської діяльності, земельних та механізм державного регулювання та управління морськими

²² Обов'язкові постанови по морському порту Одеса, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 22.12.2015 р. № 266. <http://www.port.odessa.ua/images/compulsory-regulations.pdf>

²³ Андрущенко С. В. Локальні акти у системі правового забезпечення режиму морського порту України. *Правове життя сучасної України: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., м. Одеса, 15 трав. 2020 р.*. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 137–140

²⁴ Обов'язкові постанови по морському порту Південний, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 25.04.2016 р. № 126. <http://www.uspa.gov.ua/images/25.04.2016.pdf>

²⁵ Обов'язкові постанови по морському порту Миколаїв, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 13.12.2016 р. № 451. http://www.uspa.gov.ua/images/registers_seaport_ukraine/Niko.pdf

²⁶ Обов'язкові постанови по морському порту Херсон, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 03.08.2016 р. № 268. <http://www.uspa.gov.ua/images/Kherson.pdf>

портами. Документом регулюється здійснення господарської діяльності, земельних та майнових відносин у морському порту.

Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження правил надання послуг у морських портах України» від 05.06.2013 № 348 - Документом встановлено правила щодо надання послуг із вантажнорозвантажувальних робіт у морському порту, також прописано порядок завезення вантажів у морській порт. Установлено вимоги до вантажів, що пред'являються до вантажно-розвантажувальних робіт у морському порту. Документ регулює питання щодо технологічних процесів переміщення, оформлення та обробки вантажів, багажу, транспортних засобів та обслуговування пасажирів у морських портах, також наведено перелік щодо приймання та оформлення приймання вантажу. Документ регулює вивезення вантажів із морського порту тощо.

Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 р. від 23.12.2020 № 1634-р - Документ регулює та встановлює основні стратегічні напрями і пріоритети України для розвитку морських портів до 2038 р. Зазначено перелік морських портів та наведено їх основну характеристику. У стратегії визначено основні цілі, завдання, напрями для реформування портової галузі України, вказано існуючі проблеми у портовій галузі (з питань інноваційного розвитку, логістики, сервісу та системи управління) та наведено кроки і шляхи щодо забезпечення реалізації даної стратегії і підвищення рівня конкурентоспроможності морських портів.

Нормативно-правове регулювання портової діяльності в Україні є важливим елементом функціонування національної економіки, що забезпечує ефективну організацію портових послуг, інтеграцію в міжнародну економічну систему та захист екологічних інтересів. Система законодавства, що регулює порти, постійно вдосконалюється з урахуванням змін у міжнародному праві, економічних реалій та екологічних вимог.

Існуюче портове законодавство в Україні забезпечує основу для розвитку портової інфраструктури, залучення інвестицій та охорони

навколишнього середовища, однак потребує подальших реформ, зокрема у напрямку більш активної приватизації, модернізації інфраструктури та інтеграції з міжнародною правовою системою.

2.2. Організаційно-правова структура управління портами України

Організаційно-правова структура управління портами України формується на декількох ключових рівнях з чітким розподілом повноважень та відповідальності. Центральним органом, який координує діяльність морських портів, є Міністерство інфраструктури України. Це відомство здійснює державну політику у сфері морського та річкового транспорту, забезпечує стратегічне управління портовою галуззю.

Публічне адміністрування морської та портової діяльності в Україні є складним процесом, який залучає широке коло державних органів та установ. Кабінет Міністрів України відіграє ключову роль у цій сфері, забезпечуючи формування та реалізацію державної політики, спрямовуючи та координуючи роботу профільних міністерств і відомств. Центральний орган виконавчої влади, відповідальний за морський і річковий транспорт, займається практичною реалізацією державної політики у цих сферах. Національна комісія здійснює регуляторні функції, встановлюючи правила та стандарти роботи портів і морського транспорту.

Ці органи влади спрямовують свої зусилля на досягнення цілого ряду важливих цілей. Перш за все, вони дбають про безпеку мореплавства, життя і здоров'я людей, які користуються послугами морського транспорту. Забезпечення порядку в морських портах, безпечна експлуатація портових споруд та інфраструктури також є їхнім пріоритетом. Державні органи працюють над комплексним розвитком портів, підвищенням їх конкурентоспроможності на міжнародному рівні, ефективним управлінням та використанням об'єктів портової інфраструктури, що перебувають у державній власності.

Важливим аспектом публічного адміністрування в цій сфері є створення рівних умов для ведення господарської діяльності в портах, забезпечення недискримінаційного доступу до портових послуг для всіх суб'єктів господарювання. При цьому велика увага приділяється екологічним питанням - недопущенню забруднення навколишнього середовища, раціональному використанню та охороні водних ресурсів.

Кабінет Міністрів України наділений широкими повноваженнями у сфері морської діяльності. Він визначає акваторії та межі територій морських портів, затверджує перелік портів, відкритих для заходу іноземних суден. Уряд також розробляє та затверджує стратегічні документи, що визначають напрямки та пріоритети розвитку морських портів України на довгострокову перспективу.

Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрація судноплавства) є ключовим органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту та судноплавства. Діяльність Адміністрації спрямовується і координується Кабінетом Міністрів через Міністра інфраструктури.

Адміністрація судноплавства несе відповідальність за широкий спектр завдань. Перш за все, вона забезпечує реалізацію державної політики у своїй сфері відповідальності, розробляючи та подаючи на розгляд Міністра інфраструктури відповідні пропозиції. Адміністрація також слідкує за дотриманням міжнародних зобов'язань України в галузі морського та річкового транспорту, здійснює регулювання торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах.

Важливою функцією Адміністрації є здійснення державного нагляду за діяльністю суб'єктів господарювання у сфері водного транспорту та судноплавства. Вона також надає адміністративні послуги, передбачені законодавством, забезпечуючи ефективну взаємодію між державою та бізнесом у цій галузі.

Окрім цього, Адміністрація відповідає за навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства у територіальному морі, внутрішніх морських водах та на внутрішніх водних шляхах України. Це включає в себе проведення гідрографічних досліджень, складання навігаційних карт та посібників, встановлення та обслуговування засобів навігаційного обладнання тощо.

Адміністрація морських портів України (АМПУ) - це державна установа, створена з метою ефективного управління та розвитку морських портів країни. Основними завданнями АМПУ є утримання та модернізація портової інфраструктури, забезпечення безпеки судноплавства, надання якісних послуг портовим користувачам, а також сприяння розвитку морської галузі в цілому.

АМПУ відповідає за утримання, ремонт, реконструкцію та будівництво гідротехнічних споруд, причалів, терміналів та інших об'єктів портової інфраструктури, що перебувають у державній власності. Вона забезпечує ефективне використання цих активів з метою підвищення конкурентоспроможності українських портів та залучення інвестицій у галузь.

Важливим напрямком діяльності АМПУ є організація та забезпечення безпеки судноплавства. Адміністрація надає послуги суднам на підходах і в акваторії портів, забезпечує безпечну експлуатацію навігаційного обладнання, координує аварійно-рятувальні роботи та операції з підйому затонулого майна. АМПУ також відповідає за збір та облік даних, що вносяться до Реєстру морських портів України.

Для забезпечення сталого розвитку портів АМПУ організовує розробку та виконання планів їх розвитку, готує пропозиції щодо вдосконалення портової інфраструктури та підвищення ефективності роботи портів. Адміністрація також відповідає за дотримання екологічних норм, проведення робіт з ліквідації наслідків забруднення акваторії та території портів.

АМПУ сприяє створенню рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності в портах, справляє та забезпечує цільове використання портових зборів. Вона координує свою діяльність з капітанами портів, лоцманськими службами, власниками терміналів та іншими суб'єктами портової діяльності, особливо у разі виникнення надзвичайних ситуацій.

Слід зазначити, що ДП «АМПУ» – це одне з найбільших державних підприємств, що має стратегічне значення для економіки та безпеки України, було створено в результаті реформи морської галузі України для управління державним майном в морських портах країни та його ефективного використання, створення механізмів для залучення інвестицій в портову інфраструктуру для її розвитку і стабільної роботи бізнесу. ДП «АМПУ» входить в сферу управління Міністерства інфраструктури України і об'єднує українські морські порти та інші інфраструктурні елементи, одночасно сприяючи розвитку і конкурентоспроможності.

Кожен морський порт в Україні має статус державного підприємства і входить до структури АМПУ. Управління портами здійснюється адміністраціями портів, які підзвітні Міністерству інфраструктури України та АМПУ. Основними завданнями портових адміністрацій є оперативне управління портовою інфраструктурою, організація та контроль за виконанням вантажо-розвантажувальних робіт, забезпечення збереження вантажів і підтримка належного технічного стану об'єктів портової інфраструктури (рис. 1).

“Структура та підпорядкування філій у ДП «Адміністрація морських портів України»”

- 1.Адміністрація Білгород-Дністровського морського порту;
2. Адміністрація Бердянського морського порту;
- 3.Адміністрація філіалу « Дельта-лоцман»;
- 4.Адміністрація Ізмаїльського морського порту ;
- 5.Адміністрація Іллічівського морського порту;

6. Адміністрація Маріупольського морського порту;
- 7.Адміністрація Миколаївського морського порту;
8. Адміністрація Одеського морського порту;
9. Адміністрація спеціалізованого морського порту «Ольвія»;
10. Адміністрація Ренійського порту;
11. Адміністрація Скадовського морського порту;
12. Адміністрація Усть- Дунайського морського порту;
- 13.Адміністрація Херсонського морського порту;
- 14.дміністрація морського порту «Южний»

Також адміністрації морських портів відповідають за координацію діяльності стивідорних компаній, які працюють на території портів. Це включає забезпечення дотримання встановлених стандартів безпеки та ефективної взаємодії всіх суб'єктів, задіяних у процесах морських перевезень і обробки вантажів. Участь портових адміністрацій у організації перевантажувальних операцій дозволяє забезпечувати безперебійне функціонування портів і їхню конкурентоспроможність на міжнародному ринку.

Таким чином, АМПУ і портові адміністрації забезпечують комплексний підхід до управління морськими портами України, сприяючи розвитку транспортної галузі та інтеграції України у світову логістичну систему.

Важливою складовою організаційно-правової структури морських портів України є недержавні стивідорні компанії, які здійснюють безпосередню операційну діяльність з перевалки вантажів. Ці компанії працюють на умовах довгострокової оренди портової інфраструктури, що перебуває у державній власності. Вони орендують причали, склади, термінали та інше майно, необхідне для забезпечення перевантажувальних операцій.

Стивідорні компанії несуть відповідальність за ефективне використання орендованого майна, його належне технічне обслуговування та

дотримання встановлених державою правил і нормативів, які регулюють роботу в портовій сфері. Зокрема, це стосується стандартів безпеки, екологічних норм та правил організації вантажо-розвантажувальних робіт. Оренда державного майна здійснюється на договірних засадах, що передбачають сплату відповідних орендних платежів до державного бюджету.

Діяльність стивідорних компаній є важливим елементом економічної моделі портів, оскільки саме вони забезпечують основний обсяг перевалки вантажів, які проходять через порти України.

Це, своєю чергою, сприяє забезпеченню конкурентоспроможності портів на міжнародному ринку транспортних послуг. Взаємодія стивідорних компаній із адміністраціями портів дозволяє ефективно координувати роботу всіх учасників портового процесу, забезпечуючи належний рівень обслуговування клієнтів і стабільність роботи портової інфраструктури.

Отже, недержавні стивідорні компанії є невід'ємною частиною портової діяльності України, сприяючи підвищенню ефективності використання державного майна, розвитку морської логістики та інтеграції України у світову транспортну систему.

Для забезпечення ефективного та безперебійного функціонування морських портів України створено спеціалізовані служби, які виконують різнопланові завдання, спрямовані на забезпечення безпеки, дотримання законодавства та екологічного захисту. Серед основних служб виділяються портовий нагляд, служби безпеки судноплавства, екологічного контролю, а також митні та прикордонні служби. Їхня діяльність регулюється як чинним законодавством України, так і міжнародними угодами та конвенціями у сфері морського транспорту.

Портовий нагляд відіграє ключову роль у забезпеченні дотримання правил та норм безпечного функціонування портової інфраструктури, включаючи контроль за судноплавством у акваторії портів. Ця служба

відповідає за інспекцію суден, оцінку технічного стану обладнання та дотримання встановлених вимог під час виконання портових операцій.

Служби безпеки судноплавства займаються організацією та контролем за безпечним проходженням суден у портовій акваторії та при здійсненні вантажо-розвантажувальних операцій. Їхня робота спрямована на запобігання аваріям і пошкодженням суден, захист вантажів, а також на забезпечення дотримання міжнародних стандартів безпеки судноплавства.

Екологічні служби контролю здійснюють моніторинг і оцінку впливу портової діяльності на навколишнє середовище, забезпечуючи дотримання екологічних норм та вимог. Їхня робота спрямована на запобігання забрудненню вод і повітря, утилізацію відходів та мінімізацію негативного впливу діяльності портів на екосистеми.

Митні служби здійснюють контроль за переміщенням товарів через державний кордон у межах портів, забезпечуючи дотримання митного законодавства. Їхні функції включають перевірку вантажів, документів, а також боротьбу з контрабандою та незаконною торгівлею.

Прикордонні служби забезпечують безпеку державного кордону в портах, контролюють в'їзд та виїзд осіб, які користуються морським транспортом, а також беруть участь у боротьбі з нелегальною міграцією та іншими порушеннями, що пов'язані з перетином кордону.

Координація діяльності всіх зазначених служб здійснюється на основі чинного законодавства України та міжнародних угод у сфері морського транспорту. Вона забезпечує ефективну взаємодію різних структур для досягнення загальної мети — створення безпечного, екологічно відповідального та економічно ефективного середовища для роботи портів України.

Проведений аналіз нормативно-правового регулювання та організаційної структури управління портами України демонструє комплексний характер правового режиму функціонування портової галузі. Основоположним нормативним актом у цій сфері виступає Закон України

"Про морські порти України", який визначає базові засади діяльності портів, регулює відносини між суб'єктами портової діяльності та встановлює механізми державного управління портовою інфраструктурою.

Особливу роль у системі правового регулювання відіграють локальні нормативні акти - зводи звичаїв та обов'язкові постанови по морських портах, які конкретизують загальні норми законодавства з урахуванням специфіки кожного окремого порту. Ці документи регламентують правила надання послуг, порядок обслуговування суден і пасажирів, особливості здійснення вантажних операцій та інші аспекти портової діяльності.

Організаційно-правова структура управління портами України побудована за ієрархічним принципом, де ключову роль відіграє Міністерство інфраструктури України як центральний орган виконавчої влади, що формує та реалізує державну політику у сфері морського транспорту. Безпосереднє управління портовою інфраструктурою здійснює Державне підприємство "Адміністрація морських портів України" (ДП "АМПУ"), яке забезпечує координацію діяльності та розвиток портової галузі.

Важливим елементом системи управління є спеціалізовані служби, які забезпечують безпеку судноплавства, екологічний контроль, митне оформлення та прикордонний нагляд. Їхня діяльність регулюється як національним законодавством, так і міжнародними конвенціями у сфері морського транспорту, що забезпечує відповідність українських портів світовим стандартам безпеки та якості обслуговування.

Особливого значення набуває участь України в міжнародних організаціях та регіональних об'єднаннях, зокрема в Організації Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС). Це сприяє розвитку міжнародної торгівлі, вдосконаленню транспортної інфраструктури та підвищенню конкурентоспроможності українських портів на світовому ринку.

Аналіз також виявив певні проблеми в системі правового регулювання портової діяльності, зокрема необхідність подальшої гармонізації

національного законодавства з міжнародними стандартами, вдосконалення механізмів державно-приватного партнерства та модернізації портової інфраструктури. Важливим завданням залишається впровадження сучасних технологій управління та автоматизації портових процесів.

У контексті євроінтеграційних прагнень України особливої актуальності набуває адаптація портового законодавства до вимог Європейського Союзу, що передбачає впровадження європейських стандартів безпеки, екологічного контролю та якості портових послуг. Це вимагає подальшого вдосконалення нормативно-правової бази та організаційної структури управління портами.

Таким чином, сучасний правовий режим портів України являє собою складну систему взаємопов'язаних нормативно-правових актів та організаційних структур, що забезпечують функціонування портової галузі відповідно до міжнародних стандартів та національних інтересів. Подальший розвиток цієї системи має бути спрямований на підвищення ефективності управління портами, модернізацію інфраструктури та посилення конкурентних позицій України на міжнародному ринку морських перевезень.

РОЗДІЛ 3

ПРОБЛЕМИ ТА СПОСОБИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ПОРТІВ УКРАЇНИ

3.1. Аналіз основних проблем правового регулювання портової діяльності України

Морська портова галузь України до війни складалася з 38 державних підприємств із загальним річним обігом близько 10 мільярдів гривень та 5000 приватних компаній, що працювали в галузі. На материковій частині України функціонувало 13 з 18 наявних морських портів із сукупною потужністю 313,3 мільйона тонн. Ще 5 портів знаходилися на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим.

У 2018 році завантаженість потужностей українських портів становила лише 43%, що відповідало обсягу перевалки вантажів у 135,2 мільйона тонн. Проте вже наступного, 2019 року, цей показник зріс до 51% або 160 мільйонів тонн. Херсонський морський торговельний порт, який є головним морським портом річкової логістики України, у 2018 році був завантажений на 41% своєї потужності, а у 2019 році - на 51%²⁷.

Таким чином, напередодні російського вторгнення морська портова галузь України мала значний потенціал для подальшого розвитку, враховуючи наявність потужної портової інфраструктури та тенденцію до зростання обсягів вантажоперевалки в українських портах. Проте повномасштабна війна, розв'язана Росією, завдала серйозного удару по галузі, заблокувавши роботу портів та суттєво ускладнивши логістику морських перевезень.

Ситуація в умовах воєнного стану та морської блокади, особливо в умовах окупації територій та мінної небезпеки, представляє значні виклики для портової інфраструктури.

²⁷ Андрущенко С. В. Режим морського порту: генеза міжнародно-правового забезпечення. *Lex portus*. 2018. № 1 (9). С. 105-114.

У зв'язку з військовою агресією РФ проти України та неможливістю належного функціонування наказом Мінінфраструктури від 28.04.2022 №256 закрито порти Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ і Херсон до відновлення контролю. Також з 2014 р. закрито порти Криму (Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта, Євпаторія).

З 24.02.2022 північно-західна частина Чорного моря є зоною воєнної небезпеки через бойові дії. РФ незаконно заборонила судноплавство, порушуючи міжнародне право. Узбережжя та порти України зазнають постійних обстрілів²⁸.

На кінець липня 2024 р. пошкоджено/частково знищено 262 об'єкти портової інфраструктури та 17 цивільних суден. Через це скорочено експорт з портів Дунайського регіону до 35% від довоєнного рівня (~490 тис. т/міс). Повну оцінку збитків можливо зробити після припинення бойових дій.

У 2023 році транспортна галузь України зіткнулася з серйозними викликами, спричиненими війною. Блокування портів та затори на кордонах призвели до зростання логістичних витрат, тоді як мобілізація, загибель людей та міграція населення спричинили гострий дефіцит кадрів у галузі. Додатковим фактором стали односторонні обмежувальні заходи та протекціоністська політика деяких країн ЄС, що не відповідали загальним рішенням Євросоюзу.

Порівняно з 2022 роком, коли основним викликом була переорієнтація логістики на залізничний та автомобільний транспорт через блокаду портів, у 2023 році на перший план вийшла проблема браку персоналу внаслідок воєнних дій та відтоку населення.

Російська агресія завдала масштабних руйнувань портовій інфраструктурі України - було знищено або пошкоджено доки, крани, склади, транспортні системи, затоплено або виведено з ладу судна. Окупація частини

²⁸ Мірошник Р.О., Баглай І.Є. Проблеми ринку зернових культур в Україні та шляхи їх вирішення. Економіка та суспільство. 2022. Вип. № 39. 6 с..

територій призвела до припинення роботи портів у Херсоні, Бердянську, Маріуполі та інших містах.

Мінна небезпека, створена окупантами в акваторії Чорного та Азовського морів, а також постійна загроза ракетних обстрілів та атак безпілотників значно ускладнили навігацію та створили додаткові ризики для функціонування навіть тих портів, що лишилися під контролем України.

Війна стала серйозним випробуванням для транспортної галузі, завдавши масштабної шкоди інфраструктурі, порушивши логістичні ланцюги та створивши кадровий дефіцит. Подолання цих викликів вимагатиме часу, ресурсів та зусиль з відбудови та модернізації галузі в повоєнний період²⁹.

Вантажообіг морських портів України (тих, що працюють та не опинилися в окупації) за підсумками 2023 року склав 62 млн т. Це краще, ніж в 2022 році, коли відповідний показник складав 51,2 млн т, але не йде у порівняння з обсягами перевалки до повномасштабного російського вторгнення - 153,3 млн т в 2021 році або в 159,1 млн т - в 2020-му.

Проте, додаткові 10 млн т перевалки в умовах воєнного стану це безумовний успіх. Завдячувати тут, перш за все потрібно ЗСУ, ГРУ, МІУ та українським дипломатам, завдяки зусиллям яких вдалося налагодити роботу чорноморського коридору до портів Великої Одеси.

На цей маршрут в минулому році припало 12,8 млн т вантажів - і не тільки зерна, а і продукції ГМК, не менш важливої складової українського експорту. Причому, обсяги перевезень чорноморським коридором під кінець року лише набирали обертів, що дає підстави для оптимізму щодо майбутніх показників 2024 року. Дунайські порти в 2023 році змогли утримати тимчасовий статус головних воріт країни, адже на них прийшлася більша частина вантажообігу - 32 млн т.

Ключовий експортний вантаж - зернові - суттєво покращив свої показники порівняно з 2022 роком. Замість позаминулорічного просідання до

²⁹ Подцерковний О. П. Проблеми правого забезпечення портової галузі в умовах війни. Право та державне управління. 2023. № 3. С. 205-212.

28,8 млн т, в 2023-му маємо 45,5 млн, що за останнє десятиліття менше лише за показники 2019-2021 рр³⁰.

У той час як українські порти обережно та поступово відновлюють свою діяльність з перевалки вантажів, постійно враховуючи безпекові ризики та загрози, морські порти держави-агресора демонструють зовсім іншу динаміку. Незважаючи на запроваджені міжнародні санкції та формально задекларовані обмеження, російські порти протягом останніх двох років послідовно нарощують обсяги вантажообігу.

Особливо показовою є ситуація в Азово-Чорноморському басейні, де російські морські порти в 2023 році досягли значного зростання перевалки - на 10,4%, сягнувши позначки у 291,4 мільйонів тонн. Така динаміка призвела до суттєвого поглиблення диспропорції між портовими потужностями України та росії в цьому регіоні.

Якщо до початку повномасштабного вторгнення різниця в обсягах перевалки між портами двох країн становила 1,7 рази на користь росії, то наразі цей розрив збільшився до 4,7 разів. Ця ситуація чітко демонструє необхідність активізації зусиль української влади та дипломатичного корпусу щодо протидії російській експансії в морській торгівлі Чорноморського регіону та вимагає розробки ефективної стратегії ведення торговельної війни на Чорному морі.

*Джерело: Портова галузь України 2023: другий рік роботи в умовах війни : 22.02.2024.
URL: https://cfts.org.ua/infographics/portova_galuz_ukrani_2023_drugiy_rik_roboti_v_umovakh_viyniv*

Правове регулювання портової діяльності в Україні характеризується низкою складних проблем, що потребують комплексного вирішення:

Недосконалість законодавчої бази. Однією з ключових проблем правового регулювання портової діяльності в Україні є недосконалість законодавчої бази, яка має фрагментарний характер і не забезпечує повного та системного охоплення усіх аспектів функціонування портової галузі. Чинне законодавство складається з окремих законів та нормативно-правових

³⁰ Мірошник Р.О., Баглай І.Є. Проблеми ринку зернових культур в Україні та шляхи їх вирішення. Економіка та суспільство. 2022. Вип. № 39. 6 с..

актів, які нерідко суперечать один одному або не враховують сучасних потреб і викликів, що постають перед портовою сферою.

Зокрема, законодавство містить значні прогалини у регулюванні таких ключових питань, як взаємодія державних адміністрацій портів із приватними стивідорними компаніями, порядок надання концесій або оренди портової інфраструктури, регулювання інноваційних технологій у сфері портової логістики, екологічні стандарти та управління стійким розвитком портів. Це створює правову невизначеність, що ускладнює як планування інвестицій у портову інфраструктуру, так і забезпечення ефективного функціонування портів у цілому.

Окремо варто зазначити, що чинна нормативно-правова база не забезпечує належного рівня координації між різними органами державної влади, які відповідають за різні аспекти діяльності портів, такими як Міністерство інфраструктури, Адміністрація морських портів України, митні та екологічні служби. Відсутність чітких механізмів взаємодії між цими органами призводить до дублювання функцій, затримок у прийнятті рішень і зниження загальної ефективності управління портовою сферою.

Також недостатньо врегульованими залишаються питання адаптації українського законодавства до міжнародних стандартів і практик, зокрема вимог міжнародних конвенцій у сфері морського транспорту, таких як SOLAS, MARPOL та інші. Це негативно впливає на конкурентоспроможність українських портів на міжнародному рівні та створює бар'єри для інтеграції у світові логістичні ланцюги.

Неузгодженість нормативних актів. Незузгодженість нормативних актів є серйозною перешкодою для ефективного функціонування портової галузі в Україні. Вона проявляється у суперечностях між різними законодавчими та нормативно-правовими документами, які регулюють портову діяльність. Зокрема, існує розрив між положеннями Господарського кодексу України, Законом України "Про морські порти", а також митними та податковими нормативами. Ці невідповідності створюють значні труднощі для всіх

учасників портової інфраструктури — як державних установ, так і приватних компаній.

Наприклад, у Господарському кодексі передбачені певні принципи управління державним майном, які інколи суперечать нормам Закону "Про морські порти", що визначає особливості передачі портової інфраструктури в оренду приватним стивідорним компаніям. Це призводить до неоднозначного тлумачення процедур передачі об'єктів у користування, затримок у реалізації договорів оренди та виникнення юридичних конфліктів.

Ще одним прикладом є розбіжності між митними правилами та нормами, які регулюють податкове адміністрування. Податкові нормативи інколи не враховують специфіку портової діяльності, що ускладнює ведення бухгалтерського обліку і виконання фіскальних зобов'язань для підприємств, які здійснюють вантажно-розвантажувальні операції чи надають супутні послуги. Це призводить до непорозумінь між бізнесом і державними органами, що, у свою чергу, уповільнює портові операції.

Крім того, міжнародні угоди, ратифіковані Україною, інколи не повністю інтегровані в національне законодавство. Наприклад, положення міжнародних конвенцій у сфері безпеки судноплавства чи екологічного захисту можуть конфліктувати з діючими нормами національного права або залишатися неімplementованими через відсутність підзаконних актів. Це створює правову невизначеність та ризики для учасників морської торгівлі, які очікують стабільного та передбачуваного правового регулювання.

Для подолання цих проблем необхідно провести всебічний аналіз чинного законодавства з метою виявлення та усунення суперечностей між нормативними актами. Доцільним є розроблення комплексного законодавчого акта, який інтегрує основні положення щодо портової діяльності, враховуючи міжнародні стандарти та потреби учасників ринку. Також важливо забезпечити гармонізацію митних і податкових правил, спрощення процедур та адаптацію їх до реальних умов функціонування

портів. Це сприятиме створенню стабільного та прозорого правового середовища, необхідного для розвитку портової галузі України.

Складність корпоративного управління. Складність корпоративного управління є однією з ключових проблем функціонування державних морських портів в Україні. Система управління в портах характеризується багаторівневими процедурами погодження, що значно ускладнює та уповільнює процес прийняття рішень.

Керівництво портів підзвітне як Міністерству інфраструктури України, так і Адміністрації морських портів України (АМПУ), що створює подвійне адміністрування. Кожен рівень управління вимагає додаткових погоджень та звітності, що призводить до втрати часу і оперативності у виконанні стратегічних і тактичних завдань. Така система управління обмежує можливість швидкого реагування на виклики ринку, знижує гнучкість у вирішенні питань та впливає на конкурентоспроможність українських портів у міжнародній логістичній системі.

Затягування процесів прийняття рішень також ускладнює взаємодію з приватним сектором. Інвестори часто стикаються з бюрократичними бар'єрами, коли намагаються укласти договори оренди чи концесії. Крім того, відсутність чіткого розподілу повноважень між державними органами та адміністраціями портів створює правову невизначеність, яка негативно впливає на залучення інвестицій.

Проблеми приватизації та державно-приватного партнерства. Ще однією проблемою є недосконалість механізмів приватизації та державно-приватного партнерства (ДПП) у портовій сфері. Наразі існують значні адміністративні бар'єри для залучення приватних інвестицій у розвиток портової інфраструктури. Механізм концесії, який є важливим інструментом ДПП, недостатньо розроблений і часто не враховує специфіку портової діяльності. Потенційні інвестори стикаються зі складними умовами участі у концесійних проєктах, включаючи довготривалі процеси узгодження, непрозорість процедур та високі ризики. Це стримує розвиток портової

інфраструктури, яка потребує значних фінансових вкладень для модернізації та адаптації до сучасних міжнародних стандартів.

Крім того, існує недостатній рівень державної підтримки у впровадженні спільних інвестиційних проєктів. Законодавство про ДПП має фрагментарний характер і не забезпечує повного регулювання взаємодії між державою та приватними інвесторами. Відсутність чітких гарантій захисту прав інвесторів та механізмів розподілу ризиків також є серйозною перешкодою для розвитку партнерських відносин.

Екологічні обмеження є однією з ключових проблем, що стримують розвиток портової галузі в Україні. Чинні екологічні норми часто є застарілими і не враховують сучасних вимог до діяльності портів, які дедалі більше орієнтовані на принципи стійкого розвитку. Зокрема, відсутність сучасних стандартів і технологічних вимог до управління відходами, очищення вод, контролю за викидами в атмосферу та моніторингу якості води створює значні екологічні ризики. Це стає особливо актуальним у контексті інтенсифікації вантажообігу, будівництва нових терміналів та використання важкої техніки, що може суттєво впливати на екосистеми прилеглих територій.

Крім того, відсутність чітких механізмів оцінки впливу на довкілля (ОВД) під час реалізації портових проєктів часто призводить до ігнорування екологічних аспектів у процесі планування та будівництва інфраструктури. Це не лише погіршує стан навколишнього середовища, але й створює перешкоди для залучення міжнародних інвесторів, які висувають жорсткі екологічні вимоги. Українські порти також стикаються зі складнощами в імплементації міжнародних екологічних стандартів, таких як вимоги Міжнародної морської організації (ІМО), що є критично важливими для інтеграції у світову транспортну систему.

Ще одним вагомим викликом є проблеми митного адміністрування, які негативно впливають на швидкість та ефективність обробки вантажів у портах. Надмірно складні та непрозорі митні процедури, пов'язані з

оформленням документів, перевіркою вантажів та отриманням дозволів, призводять до затримок і підвищення витрат учасників логістичного процесу. Це, у свою чергу, робить українські порти менш конкурентоспроможними у порівнянні з портами інших країн Чорноморського регіону.

Інфраструктурні обмеження є однією з ключових проблем портової галузі України, яка значною мірою стримує її розвиток та конкурентоспроможність. Незважаючи на важливе стратегічне значення морських портів для економіки країни, правове регулювання не забезпечує ефективних механізмів модернізації портової інфраструктури. Законодавство не містить чітких норм, які б сприяли залученню інвестицій у розвиток основних фондів, таких як причали, склади, під'їзні шляхи, системи енергопостачання та інші елементи інфраструктури. Відсутність належного фінансування, застарілі технології та обмежена пропускна здатність портів створюють значні труднощі для обробки зростаючих обсягів вантажів і стримують розвиток міжнародної торгівлі.

Також існують проблеми з впровадженням сучасних технологій, які могли б автоматизувати операційні процеси, підвищити ефективність роботи портів і зменшити витрати часу на обробку вантажів. Застаріла техніка та обладнання в багатьох портах не відповідають сучасним стандартам і потребам ринку. Через це українські порти поступаються своїм закордонним конкурентам, що використовують передові технологічні рішення для обслуговування клієнтів.

Ще однією проблемою є складність реалізації інвестиційних проєктів через відсутність прозорого та зрозумілого механізму фінансування модернізації інфраструктури. Інвестори стикаються з бюрократичними перешкодами, нестабільністю правової бази та недостатньою гарантією захисту їхніх прав. Такі обмеження значно знижують інтерес приватного сектору до участі у модернізації портів, що негативно впливає на загальний рівень їх розвитку.

Проблеми в сфері трудових відносин також є важливим викликом для портової галузі. Чинне трудове законодавство має низку прогалин, які ускладнюють ефективне регулювання праці портових робітників. Зокрема, недостатньо регламентовані питання щодо умов праці, оплати праці та соціальних гарантій для працівників портів. Відсутність чітких стандартів і гарантій створює ризики для забезпечення безпеки та захисту прав працівників.

У контексті аналізу основних проблем правового регулювання портової діяльності України необхідно провести комплексний розгляд ситуації, що склалася в умовах воєнного стану та її впливу на правове забезпечення функціонування портової системи. Особливо показовим став досвід використання румунського порту Констанца, який протягом перших шести місяців війни зіткнувся з безпрецедентними логістичними викликами через надмірне навантаження. Це виявило суттєві прогалини в міжнародно-правовому регулюванні портової взаємодії та необхідність термінового залучення Асоціації морських експедиторів України для налагодження ефективної комунікації з адміністрацією порту, оптимізації роботи контейнерних ліній, терміналів та митних органів.

Аналіз практичного досвіду великих українських експортерів демонструє масштаб проблематики правового регулювання. Зокрема, показовим є приклад ПрАТ МХП, який до війни експортував через українські порти понад 18 тисяч тонн продукції щомісячно, а додатково 3-4 тисячі тонн вивозилось автотранспортом. Внаслідок військової агресії компанія була змушена кардинально перебудувати свою логістичну діяльність, відкривши нові майданчики у Львові, Польщі та Нідерландах. Це виявило критичну потребу в удосконаленні нормативно-правової бази щодо альтернативних способів експортної діяльності та необхідність правового врегулювання питань транскордонної логістики.

Особливої уваги заслуговує проблема правового забезпечення функціонування портових потужностей в умовах обмеженої діяльності.

Статистика АТ "Укрзалізниця" свідчить, що понад 80 виробничих підприємств в Україні призупинили роботу з початком війни. Наразі функціонують лише чотири порти - Кілійський, Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський, які забезпечують близько 10% довоєнної потужності перевалки. При цьому їхня діяльність ускладнюється необхідністю транзиту через територію Молдови та залежністю від функціонування критичної інфраструктури, зокрема Дністровського мосту.

Важливим аспектом є розвиток альтернативних логістичних маршрутів через 13 прикордонних залізничних переходів: 4 з Польщею, 2 зі Словаччиною, 2 з Угорщиною, 3 з Румунією та 2 з Молдовою, що дозволяє обробляти 3-4 мільйони тонн вантажів. Однак правове регулювання цих маршрутів потребує суттєвого вдосконалення, особливо в частині узгодження з військовими адміністраціями та міжнародними партнерами³¹.

Критичною залишається проблема недосконалості трудового законодавства в портовій галузі. Існуючі нормативні акти не враховують специфіку роботи в портах, що призводить до системних порушень трудових прав та соціальної напруженості. Особливо гострим є питання забезпечення стандартів охорони праці та соціальних гарантій для працівників, що суттєво відстають від міжнародної практики.

Стратегічне значення портової безпеки набуло особливої ваги з огляду на позицію України як другого найбільшого експортера зернових у світі після США за результатами 2019-2020 маркетингового року³². Військові події значно підвищили вимоги до забезпечення безпеки портової інфраструктури, що потребує комплексного законодавчого врегулювання та узгодження з міжнародними стандартами безпеки.

Аналіз поточної ситуації демонструє необхідність невідкладної модернізації правової бази за такими напрямками: створення ефективних

³¹ Пешко М.І., Завербний А.С. Проблеми та перспективи зміни ланцюгів поставок з метою мінімізування втрат під час війни. Економіка та суспільство. 2022. Вип. 44. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-44-5>

³² Мірошник Р.О., Баглай І.Є. Проблеми ринку зернових культур в Україні та шляхи їх вирішення. Економіка та суспільство. 2022. Вип. № 39. 6 с..

механізмів розвитку портової інфраструктури з урахуванням воєнних ризиків; впровадження сучасних технологій та діджиталізації портових процесів; забезпечення належного рівня соціальних гарантій працівникам; підвищення конкурентоспроможності українських портів на міжнародному рівні. Особливу увагу слід приділити розробці механізмів державно-приватного партнерства та залучення інвестицій в умовах підвищених ризиків, а також створенню ефективної системи страхування портових операцій та майна.

Крім того, потребує негайного вирішення питання оптимізації портових зборів та тарифів, які залишаються одними з найвищих у регіоні. Це створює додаткове навантаження на експортерів та знижує конкурентоспроможність українських портів у порівнянні з портами сусідніх країн. Необхідно також врахувати значне зростання собівартості доставки та логістичних витрат, що потребує відповідного правового регулювання та державної підтримки учасників портової діяльності³³.

Недосконалість законодавчого регулювання праці призводить до порушення трудових прав, нестабільності у колективних договорах і соціальній напрузі в трудових колективах. Роботодавці часто стикаються з труднощами у забезпеченні дотримання сучасних стандартів охорони праці через відсутність належних нормативних актів, які б враховували специфіку роботи в портах.

Соціальні гарантії для працівників також залишаються слабким місцем. У багатьох випадках працівники не мають доступу до належного соціального захисту, страхування чи додаткових пільг, що є стандартом у міжнародній практиці. Це створює додаткові труднощі для залучення та утримання кваліфікованих кадрів у портовій сфері, що є важливим для забезпечення її стабільної роботи та подальшого розвитку.

³³ Пядишев В. Г. Перспективи забезпечення безпеки портів України, що задіяні у Чорноморській зерновій ініціативі. Держава та регіони. Серія: Право. 2023. № 2 (80). С. 131-138. DOI: <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2023.2.23>

Для подолання цих викликів необхідно реформувати правову базу, створивши ефективні механізми для модернізації портової інфраструктури та впровадження сучасних технологій. Також слід удосконалити законодавство про працю, забезпечивши працівникам портів належний рівень соціальних гарантій, безпеки праці та справедливую оплату. Це сприятиме покращенню умов роботи в портах, підвищенню їхньої конкурентоспроможності та сталому розвитку галузі.

3.2 Міжнародний досвід правового регулювання портової діяльності та можливості його застосування в Україні

Міжнародний досвід правового регулювання портової діяльності

В контексті аналізу міжнародного досвіду правового регулювання портової діяльності та перспектив його імплементації в українське законодавство особливої уваги заслуговує питання забезпечення безпеки портової інфраструктури. Базовим національним документом у цій сфері виступає "Типове положення про службу морської безпеки порту", прийняте у 2011 році, яке визначає ключові повноваження служби морської безпеки порту, зокрема право здійснення перевірки суден, що набуває особливого значення в умовах військового протистояння.

Міжнародна практика демонструє ефективність багатосторонніх механізмів забезпечення безпеки портової діяльності, яскравим прикладом чого стала Чорноморська зернова ініціатива. Згідно з оцінкою Конференції ООН з торгівлі та розвитку, представленою у березні 2023 року, ця ініціатива стала дієвим інструментом подолання глобальної кризи вартості життя та забезпечення доступності продовольства у світовому масштабі. Цей успішний міжнародний досвід підкреслює важливість розвитку багатостороннього співробітництва у сфері правового регулювання портової діяльності.

Аналіз міжнародної практики свідчить про необхідність комплексного підходу до забезпечення безпеки портів, що включає як технічні, так і

правові механізми захисту. При цьому особливого значення набуває розвиток міжнародно-правових інструментів захисту портової інфраструктури, враховуючи її стратегічне значення та вразливість до зовнішніх загроз. Досвід функціонування Чорноморської зернової ініціативи демонструє ефективність міжнародних механізмів забезпечення безпеки портової діяльності та необхідність їх подальшого розвитку.

Важливим аспектом міжнародного досвіду є також практика досягнення компромісних рішень у сфері портового регулювання. Показовим у цьому контексті є роль міжнародних посередників, зокрема Туреччини, у забезпеченні функціонування міжнародних морських коридорів. Це свідчить про необхідність розвитку механізмів міжнародної співпраці та посередництва у сфері правового регулювання портової діяльності.

Для України врахування цього міжнародного досвіду має критичне значення, особливо в контексті необхідності забезпечення стабільного функціонування портової інфраструктури в умовах зовнішніх загроз. Це вимагає подальшого вдосконалення національного законодавства з урахуванням міжнародних стандартів та практик, розвитку механізмів міжнародного співробітництва та посилення правових гарантій безпеки портової діяльності³⁴.

В умовах військової агресії проти України та блокування традиційних морських маршрутів особливої актуальності набуває розвиток альтернативних логістичних рішень, серед яких ключову роль відіграє концепція сухих портів. Ці спеціалізовані логістичні центри виступають інноваційним елементом транспортно-логістичної інфраструктури, здатним забезпечити ефективне перевезення та обробку вантажів в умовах обмеженого доступу до морських портів.

³⁴ Пядишев В. Г. Перспективи забезпечення безпеки портів України, що задіяні у Чорноморській зерновій ініціативі. Держава та регіони. Серія: Право. 2023. № 2 (80). С. 131-138. DOI: <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2023.2.23>

Сухі порти, як комплексні логістичні хаби, представляють собою багатофункціональні центри, що забезпечують широкий спектр послуг з обробки вантажів, включаючи їх зберігання, митне оформлення, стафірування та розстафірування контейнерів, ремонт контейнерного обладнання, надання транспортно-експедиторських послуг та забезпечення доступу до супутніх фінансових і страхових сервісів. Така диверсифікація функціональних можливостей дозволяє оптимізувати логістичні процеси та знизити операційні витрати навіть в умовах воєнного стану.

Особливої уваги заслуговує процес створення та забезпечення ефективного функціонування сухого порту, що вимагає вирішення комплексу організаційно-правових питань. Ключовими аспектами є вибір оптимального розташування об'єкта, забезпечення необхідної інфраструктури, отримання статусу митного ліцензійного складу та налагодження ефективної взаємодії з залізничним транспортом. При цьому критично важливим є врахування правового статусу земельної ділянки та дотримання всіх процедурних аспектів її отримання у власність або користування.

Практична реалізація концепції сухих портів в Україні вже демонструє позитивні результати. Зокрема, успішно функціонують логістичні центри на Одещині (ТОВ "Євротермінал") та Рівненщині (ТОВ "СУГП "ІМТРЕКС"). Перспективним проектом є створення мультимодального логістичного хабу Horonda Platform у Мукачівському районі, що має стратегічне значення для забезпечення експорту сільськогосподарської продукції до країн Європейського Союзу.

Розвиток мережі сухих портів відкриває можливості для повної цифрової трансформації ключових логістичних процесів та документообігу, що є особливо актуальним в контексті загальної модернізації транспортно-логістичної інфраструктури України. При цьому в умовах воєнного стану особлива увага приділяється забезпеченню безпеки складських операцій та перевезень, що виступає критичним фактором успішного функціонування таких логістичних центрів.

Таким чином, концепція сухих портів демонструє високу адаптивність до кризових умов та здатність забезпечувати безперервність логістичних процесів навіть в умовах військового конфлікту. Подальший розвиток цього напрямку може стати ключовим елементом модернізації транспортно-логістичної системи України та її інтеграції до європейської транспортної мережі³⁵.

В контексті розвитку морської транспортної інфраструктури України варто відзначити важливий історичний етап, пов'язаний із підписанням 22 липня 2022 року у Стамбулі тристоронньої угоди між Україною, Туреччиною та ООН щодо "Ініціативи безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів". Ця угода, що охопила три ключові порти - "Одеса", "Південний" та "Чорноморськ", стала важливим кроком у відновленні морських перевезень після повної блокади українських портів, яка тривала з початку повномасштабного вторгнення. Додатково функціонують Миколаївський порт та порт "Ольвія", діяльність яких наразі обмежується обслуговуванням залізничного та автомобільного транспорту³⁶.

Особливої уваги заслуговує питання перспективного відновлення портової інфраструктури Херсонської області після її повної деокупації. Стратегічне значення херсонських портів обумовлюється низкою ключових факторів. Передусім, це унікальне географічне розташування регіону на південному узбережжі України з безпосереднім доступом до Чорного моря, що створює оптимальні умови для організації ефективних морських маршрутів до європейських країн.

Значним потенціалом володіє розвинена портова інфраструктура регіону, зокрема порти Херсона та Скадовська, які технічно оснащені для обробки різноманітних вантажів - від зернових культур до металопродукції.

³⁵ Никончук В.М., Мартинюк С.П. Сухий порт як стратегічний елемент логістичної інфраструктури в умовах війни. Транспорт: наука та практика. 2023. С. 93-95.

³⁶ Кузьменко О.Ю., Кузьменко В.С., Безуглова І.В. Формування нових логістичних вузлів в контексті морських вантажоперевезень України в умовах воєнного часу. Проблеми сталого розвитку морської галузі (PSDMI-2023): матеріали конференції. Херсон, 2023. С. 39-42.

Важливою перевагою є інтегрованість портової інфраструктури у загальнонаціональну транспортну мережу через розгалужену систему залізничного та автомобільного сполучення, що забезпечує ефективну логістику як для внутрішнього ринку, так і для міжнародних перевезень³⁷.

З точки зору економічного розвитку, відновлення функціонування портів Херсонщини матиме мультиплікативний ефект для регіональної економіки через створення нових робочих місць, залучення інвестицій та розвиток супутньої інфраструктури. Особливого значення набуває можливість диверсифікації транспортних маршрутів в умовах складної геополітичної ситуації, що дозволить оптимізувати логістичні ланцюги та забезпечити альтернативні шляхи для експортно-імпортних операцій³⁸.

У контексті стратегічного розвитку морської транспортної галузі України після деокупації Херсонської області можна виокремити декілька ключових напрямків модернізації та відновлення портової інфраструктури. Першочерговим завданням постає комплексна модернізація портових потужностей на узбережжі Чорного та Азовського морів, що передбачає не лише відновлення пошкодженої інфраструктури, але й технологічне оновлення для підвищення пропускної спроможності та ефективності вантажних операцій.

Особлива увага приділяється створенню сучасних логістичних центрів у безпосередній близькості до морських портів, що забезпечуватимуть оптимізацію процесів зберігання, обробки та розподілу вантажів. Паралельно з цим, впровадження інноваційних інформаційних технологій та систем управління логістикою дозволить суттєво підвищити ефективність морських вантажоперевезень через впровадження автоматизованих систем відстеження вантажів та оптимізації логістичних маршрутів.

³⁷ Томчук О., Головченко Я. Аналітична оцінка послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану. Економіка та суспільство. 2023. № 53. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-90>

³⁸ Ільченко С., Грищенко В., Грищенко І. Тенденції розвитку основних сегментів ринку морських вантажних перевезень в Україні. Економічний простір. 2023. № 184. С. 36-42. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/184-6>

Стратегічно важливим напрямком розвитку виступає формування інтегрованих мультимодальних транспортних мереж, що забезпечують ефективну взаємодію морського, залізничного, автомобільного та повітряного транспорту. Однак, реалізація цих планів ускладнюється наслідками військової агресії, що призвела до значних руйнувань інфраструктури та тимчасової окупації ряду портових об'єктів, зокрема в Генічеську, Скадовську, Бердянську та Маріуполі.

Особливої уваги заслуговує ситуація з портовою інфраструктурою Херсонщини. За оцінкою голови Адміністрації судноплавства Євгенія Ігнатенка, інфраструктура портів та річкових терміналів вздовж гирла Дніпра нижче Каховського шлюзу зазнала суттєвих пошкоджень. Херсонський морський порт, який історично виконував роль важливого транзитного пункту з річкового на морське судноплавство та забезпечував щорічний експорт до 3 млн тонн вантажів, наразі потребує значного відновлення. Унікальність цього порту полягає в поєднанні річкового та морського компонентів, що забезпечувало цілорічну навігацію та можливість обслуговування суден класу Panamax³⁹.

Перспективи відновлення портової інфраструктури безпосередньо залежать від деокупації лівобережної частини Херсонської області та подальшого технічного обстеження стану портових об'єктів. Значний обсяг робіт пов'язаний з розмінуванням територій та відновленням пошкодженої інфраструктури, що потребує комплексного підходу та значних інвестицій.

У сучасних умовах глобалізації морських перевезень та інтеграції України до європейського транспортного простору особливої актуальності набуває питання комплексної імплементації міжнародних стандартів у сфері торговельного мореплавства. Це стосується насамперед системи охорони суден, забезпечення безпеки портової інфраструктури та організації

³⁹ Про відновлення Херсонського порту і не тільки... Інтерв'ю голови Адміністрації судноплавства Євгенія Ігнатенка. 18.07.2023. URL: <https://marad.gov.ua/ua/news/pro-vidnovlennya-hersonskogo-portu-intervyu-golovi-administraciyi-sudnoplavstva-vevgeniya-ignatenka>

безпечного мореплавства в цілому. Створення ефективної структурованої системи безпеки вимагає не лише значних матеріальних інвестицій, але й формування потужної кадрової бази та впровадження сучасних організаційних механізмів, що відповідають міжнародним стандартам та враховують специфіку національної портової системи.

Фундаментальним аспектом модернізації морської галузі України виступає процес гармонізації національного законодавства з міжнародними нормами та стандартами судноплавства. Особливого значення цей процес набуває в контексті виконання зобов'язань за Угодою про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. Стратегія такої гармонізації повинна базуватися на чітко структурованому підході до нормативно-правового наближення у сфері морської торгівлі та транспорту, передбачаючи поетапну, але послідовну адаптацію українського законодавства до європейських правових норм. Це включає не лише формальне приведення законодавчої бази у відповідність до вимог ЄС, але й створення дієвих механізмів їх практичної реалізації.

Ключовим елементом успішної реалізації стратегії виступає комплексний підхід до реформування галузі, що охоплює декілька взаємопов'язаних напрямків. По-перше, це інтенсифікація нормотворчої діяльності з урахуванням сучасних викликів та потреб морської галузі. По-друге, відновлення та оптимізація роботи профільних органів виконавчої влади, які повинні забезпечувати ефективну імплементацію прийнятих норм. По-третє, розробка нової законодавчої бази та модернізація існуючих нормативних актів відповідно до міжнародних стандартів. Особлива увага при цьому приділяється питанням підвищення кваліфікації персоналу всіх рівнів та активному залученню технічної допомоги з боку Європейського Союзу.

Важливим практичним аспектом впровадження міжнародних стандартів є суттєва оптимізація процедур митного оформлення та контролю якості вантажів у морських портах України. Це передбачає значне

скорочення бюрократичних процедур, впровадження сучасних систем електронного документообігу та автоматизації контрольних процесів. Особливу роль у цьому відіграє впровадження європейських директив, зокрема 2010/65/ЄС та 2002/59/ЄС, які встановлюють єдині стандарти щодо формальностей надання відомостей про судна та системи нагляду за їх рухом⁴⁰.

Координуюча роль у процесі модернізації портової галузі відводиться Міністерству інфраструктури України, яке повинно забезпечувати ефективний моніторинг реалізації стратегії та підтримувати постійний діалог з європейськими партнерами. Це включає регулярний аналіз ефективності впроваджуваних змін, оперативне реагування на виникаючі проблеми та координацію зусиль усіх залучених сторін для досягнення поставлених цілей.

Результатом впровадження цих комплексних змін має стати створення сучасної, ефективної та конкурентоспроможної портової системи України, яка відповідає всім міжнародним стандартам безпеки та якості обслуговування. Це включає не лише технічну модернізацію портової інфраструктури, але й впровадження сучасних управлінських практик, оптимізацію логістичних процесів та створення сприятливих умов для розвитку морської торгівлі. Особлива увага приділяється питанням екологічної безпеки та сталого розвитку портової інфраструктури, що відповідає сучасним глобальним трендам у морській галузі.

У довгостроковій перспективі успішна реалізація цієї стратегії дозволить Україні не лише забезпечити відповідність міжнародним стандартам, але й зміцнити свої позиції як важливого гравця на світовому ринку морських перевезень. Це сприятиме залученню додаткових інвестицій, створенню нових робочих місць та загальному економічному розвитку приморських регіонів країни.

⁴⁰ Калінський Є.О., Тіхосова Г.А., Клевцов К.М. Шляхи удосконалення порядку митного оформлення та контролю якості вантажів у морських портах України. Товарознавчий вісник. 2021. Випуск 14. С. 205-207. DOI: <https://doi.org/10.36910/6775-2310-5283-2021-14-19>

Перевага нового підходу - це скорочення кількості контрольних процедур. Раніше для виконання таких процедур залучалося щонайменше 5 контролюючих органів. Відтепер судновий агент, ще до моменту прибуття судна в порт, матиме всі необхідні для оформлення документи завчасно, що зекономить час і гроші учасників процедур та усуне вплив людського фактору. До того ж контроль судна під час переходу між портами потрібен буде лише у порту відбуття та кінцевому порту прибуття.

Отже, основною перевагою запровадження сучасних і міжнародних правил митного оформлення і контролю якості вантажів у морських портах України є скорочення кількості документів. В порядок пропонується внести зміни у зв'язку з імплементацією директив ЄС від 20.10.2010 р. № 2010/65/ЄС «Про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів ЄС» та від 27.06.2002 р. № 2002/59/ЄС, яка засновує Систему ЄС з нагляду за рухом суден та інформування.

Проведений аналіз сучасного стану правового регулювання портової галузі України в умовах військової агресії виявив комплекс взаємопов'язаних проблем та викликів, що потребують системного вирішення. До початку повномасштабного вторгнення морська портова галузь України демонструвала значний потенціал розвитку, маючи 38 державних підприємств із річним обігом близько 10 мільярдів гривень та розгалужену мережу з 13 діючих морських портів на материковій частині країни загальною потужністю 313,3 мільйона тонн.

Військова агресія Російської Федерації призвела до кардинальних змін у функціонуванні портової системи України. Внаслідок бойових дій було пошкоджено або частково знищено 262 об'єкти портової інфраструктури та 17 цивільних суден, що спричинило значне скорочення експортних можливостей країни. Особливо показовим є падіння вантажообігу морських портів - якщо у 2021 році цей показник становив 153,3 млн тонн, то в 2023 році він склав лише 62 млн тонн. При цьому спостерігається суттєве

поглиблення диспропорції між портовими потужностями України та Росії в Азово-Чорноморському басейні - з 1,7 до 4,7 разів на користь агресора.

Аналіз правового регулювання портової діяльності виявив ряд системних проблем. По-перше, це недосконалість законодавчої бази, яка має фрагментарний характер і не забезпечує комплексного регулювання усіх аспектів функціонування портової галузі. Особливо гострими є питання взаємодії державних адміністрацій портів із приватними стивідорними компаніями, регулювання концесій та оренди портової інфраструктури, впровадження інноваційних технологій та забезпечення екологічних стандартів.

По-друге, існує проблема неузгодженості нормативних актів, що проявляється у суперечностях між різними законодавчими документами. Зокрема, спостерігаються розбіжності між положеннями Господарського кодексу України та Законом "Про морські порти" щодо управління державним майном та передачі портової інфраструктури в оренду. Також існують неузгодженості між митними правилами та нормами податкового адміністрування.

Третім важливим аспектом є складність корпоративного управління, що характеризується багаторівневими процедурами погодження та подвійним адмініструванням з боку Міністерства інфраструктури та Адміністрації морських портів України. Це призводить до затримок у прийнятті рішень та знижує ефективність управління портовою галуззю.

Особливої уваги заслуговує питання впровадження міжнародних стандартів та адаптації українського законодавства до норм ЄС. Зокрема, важливим кроком стала імплементація директив 2010/65/ЄС та 2002/59/ЄС, які встановлюють єдині стандарти щодо формальностей надання відомостей про судна та системи нагляду за їх рухом. Проте процес гармонізації законодавства потребує подальшого вдосконалення та системного підходу.

Позитивним прикладом міжнародної співпраці стала Чорноморська зернова ініціатива, яка продемонструвала ефективність багатосторонніх

механізмів забезпечення безпеки портової діяльності. Цей досвід підкреслює важливість розвитку міжнародного співробітництва у сфері правового регулювання портової діяльності.

В умовах обмеженого доступу до морських портів особливого значення набуває розвиток альтернативних логістичних рішень, зокрема концепції сухих портів. Успішне функціонування логістичних центрів на Одещині та Рівненщині, а також перспективний проект Horonda Platform демонструють потенціал цього напрямку для модернізації транспортно-логістичної системи України.

Для подолання виявлених проблем необхідно здійснити комплекс заходів, спрямованих на вдосконалення правового регулювання портової галузі. Першочерговим завданням є створення єдиної, узгодженої законодавчої бази, яка б враховувала сучасні потреби галузі та міжнародні стандарти. Це включає розробку нових законодавчих актів та модернізацію існуючих, з особливою увагою до питань безпеки, екології та соціальних гарантій працівників.

Важливим напрямком є вдосконалення системи корпоративного управління через оптимізацію процедур прийняття рішень та чітке розмежування повноважень між різними органами управління. Також необхідно створити ефективні механізми державно-приватного партнерства та залучення інвестицій, особливо в умовах підвищених ризиків воєнного часу.

У довгостроковій перспективі успішна реалізація запропонованих заходів дозволить створити сучасну, ефективну та конкурентоспроможну портову систему України, яка відповідатиме міжнародним стандартам та забезпечуватиме стійкий розвиток морської торгівлі. Це сприятиме зміцненню позицій України як важливого гравця на світовому ринку морських перевезень та загальному економічному розвитку приморських регіонів країни.

Таким чином, незважаючи на значні виклики, пов'язані з військовою агресією, портова галузь України демонструє здатність до адаптації та розвитку. Подальше вдосконалення правового регулювання, впровадження міжнародних стандартів та розвиток альтернативних логістичних рішень створюють основу для відновлення та модернізації портової інфраструктури України у післявоєнний період.

ВИСНОВКИ

На основі проведеного дослідження можемо зробити наступні висновки:

У ході проведеного дослідження теоретико-правових основ функціонування портів встановлено, що морські порти є стратегічно важливими інфраструктурними об'єктами, які забезпечують інтеграцію морського та наземного транспорту в єдину транспортно-логістичну систему. В умовах глобалізації світової економіки та зростання обсягів міжнародної торгівлі їх значення неухильно зростає, адже понад 80% світового вантажообігу забезпечується саме морським транспортом.

Сучасні порти представляють собою складні технологічні комплекси, що поєднують різноманітні інфраструктурні елементи та операційні системи. Їх унікальність проявляється у багатофункціональності та можливості залучення приватного капіталу через різні форми державно-приватного партнерства. Класифікація портів здійснюється за різними критеріями: функціональним призначенням (торговельні, рибні, промислові); спеціалізацією за видами вантажів (універсальні та спеціалізовані); географічним розташуванням (морські, річкові, озерні); масштабом операцій тощо.

Історичний розвиток портового законодавства України пройшов декілька ключових етапів: від античної доби, коли на території Північного Причорномор'я діяли норми, що регулювали торговельні відносини та безпеку мореплавства, через середньовічний період розвитку річкового судноплавства, період Російської імперії з формуванням перших систематизованих нормативних актів, радянський період з централізованим управлінням, до сучасного етапу незалежної України, що характеризується активною інтеграцією в міжнародну морську спільноту та гармонізацією з європейськими стандартами.

Сучасна система правового регулювання портової діяльності в Україні базується на комплексі нормативно-правових актів різного рівня, від законів до локальних актів окремих портів. Особливе значення мають зводи звичаїв

морського порту та обов'язкові постанови, які визначають специфіку правового режиму кожного порту. Така багаторівнева система правового регулювання забезпечує ефективне функціонування портової галузі та її інтеграцію у світову транспортну систему.

Проведений аналіз нормативно-правового регулювання та організаційної структури управління портами України демонструє комплексний характер правового режиму функціонування портової галузі. Основоположним нормативним актом у цій сфері виступає Закон України "Про морські порти України", який визначає базові засади діяльності портів, регулює відносини між суб'єктами портової діяльності та встановлює механізми державного управління портовою інфраструктурою.

Особливу роль у системі правового регулювання відіграють локальні нормативні акти - зводи звичаїв та обов'язкові постанови по морських портах, які конкретизують загальні норми законодавства з урахуванням специфіки кожного окремого порту. Ці документи регламентують правила надання послуг, порядок обслуговування суден і пасажирів, особливості здійснення вантажних операцій та інші аспекти портової діяльності.

Організаційно-правова структура управління портами України побудована за ієрархічним принципом, де ключову роль відіграє Міністерство інфраструктури України як центральний орган виконавчої влади, що формує та реалізує державну політику у сфері морського транспорту. Безпосереднє управління портовою інфраструктурою здійснює Державне підприємство "Адміністрація морських портів України" (ДП "АМПУ"), яке забезпечує координацію діяльності та розвиток портової галузі.

Важливим елементом системи управління є спеціалізовані служби, які забезпечують безпеку судноплавства, екологічний контроль, митне оформлення та прикордонний нагляд. Їхня діяльність регулюється як національним законодавством, так і міжнародними конвенціями у сфері

морського транспорту, що забезпечує відповідність українських портів світовим стандартам безпеки та якості обслуговування.

Особливого значення набуває участь України в міжнародних організаціях та регіональних об'єднаннях, зокрема в Організації Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС). Це сприяє розвитку міжнародної торгівлі, вдосконаленню транспортної інфраструктури та підвищенню конкурентоспроможності українських портів на світовому ринку.

Аналіз також виявив певні проблеми в системі правового регулювання портової діяльності, зокрема необхідність подальшої гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами, вдосконалення механізмів державно-приватного партнерства та модернізації портової інфраструктури. Важливим завданням залишається впровадження сучасних технологій управління та автоматизації портових процесів.

У контексті євроінтеграційних прагнень України особливої актуальності набуває адаптація портового законодавства до вимог Європейського Союзу, що передбачає впровадження європейських стандартів безпеки, екологічного контролю та якості портових послуг. Це вимагає подальшого вдосконалення нормативно-правової бази та організаційної структури управління портами.

Аналіз правового регулювання портової діяльності виявив ряд системних проблем. По-перше, це недосконалість законодавчої бази, яка має фрагментарний характер і не забезпечує комплексного регулювання усіх аспектів функціонування портової галузі. Особливо гострими є питання взаємодії державних адміністрацій портів із приватними стивідорними компаніями, регулювання концесій та оренди портової інфраструктури, впровадження інноваційних технологій та забезпечення екологічних стандартів.

По-друге, існує проблема неузгодженості нормативних актів, що проявляється у суперечностях між різними законодавчими документами.

Зокрема, спостерігаються розбіжності між положеннями Господарського кодексу України та Законом "Про морські порти" щодо управління державним майном та передачі портової інфраструктури в оренду. Також існують неузгодженості між митними правилами та нормами податкового адміністрування.

Третім важливим аспектом є складність корпоративного управління, що характеризується багаторівневими процедурами погодження та подвійним адмініструванням з боку Міністерства інфраструктури та Адміністрації морських портів України. Це призводить до затримок у прийнятті рішень та знижує ефективність управління портовою галуззю.

Особливої уваги заслуговує питання впровадження міжнародних стандартів та адаптації українського законодавства до норм ЄС. Зокрема, важливим кроком стала імплементація директив 2010/65/ЄС та 2002/59/ЄС, які встановлюють єдині стандарти щодо формальностей надання відомостей про судна та системи нагляду за їх рухом. Проте процес гармонізації законодавства потребує подальшого вдосконалення та системного підходу.

Позитивним прикладом міжнародної співпраці стала Чорноморська зернова ініціатива, яка продемонструвала ефективність багатосторонніх механізмів забезпечення безпеки портової діяльності. Цей досвід підкреслює важливість розвитку міжнародного співробітництва у сфері правового регулювання портової діяльності.

В умовах обмеженого доступу до морських портів особливого значення набуває розвиток альтернативних логістичних рішень, зокрема концепції сухих портів. Успішне функціонування логістичних центрів на Одещині та Рівненщині, а також перспективний проект Horonda Platform демонструють потенціал цього напрямку для модернізації транспортно-логістичної системи України.

Для подолання виявлених проблем необхідно здійснити комплекс заходів, спрямованих на вдосконалення правового регулювання портової галузі. Першочерговим завданням є створення єдиної, узгодженої

законодавчої бази, яка б враховувала сучасні потреби галузі та міжнародні стандарти. Це включає розробку нових законодавчих актів та модернізацію існуючих, з особливою увагою до питань безпеки, екології та соціальних гарантій працівників.

Важливим напрямком є вдосконалення системи корпоративного управління через оптимізацію процедур прийняття рішень та чітке розмежування повноважень між різними органами управління. Також необхідно створити ефективні механізми державно-приватного партнерства та залучення інвестицій, особливо в умовах підвищених ризиків воєнного часу.

У довгостроковій перспективі успішна реалізація запропонованих заходів дозволить створити сучасну, ефективну та конкурентоспроможну портову систему України, яка відповідатиме міжнародним стандартам та забезпечуватиме стійкий розвиток морської торгівлі. Це сприятиме зміцненню позицій України як важливого гравця на світовому ринку морських перевезень та загальному економічному розвитку приморських регіонів країни.

Таким чином, незважаючи на значні виклики, пов'язані з військовою агресією, портова галузь України демонструє здатність до адаптації та розвитку. Подальше вдосконалення правового регулювання, впровадження міжнародних стандартів та розвиток альтернативних логістичних рішень створюють основу для відновлення та модернізації портової інфраструктури України у післявоєнний період.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр> (дата звернення: 28.11.2024)
2. Про державний кордон України: Закон України від 04 листопада 1991 № 1777-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text> (дата звернення: 28.11.2024)
3. Про морські порти України: Закон України від 17 травня 2012 року № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 28.11.2024)
4. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Грецької Республіки про торговельне судноплавство від 06.11.2000 р. Офіційний вісник України. 2007. № 3. Ст. 133. (дата звернення: 28.11.2024)
5. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Болгарія про морське торговельне судноплавство від 30.10.1997 р. Офіційний вісник України. 2007. № 2. Ст. 85. (дата звернення: 28.11.2024)
6. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Спеціального Адміністративного Району Гонконг Китайської Народної Республіки про морський транспорт від 02.04.2003 р. Офіційний вісник України. 2004. № 32. Ст. 2203 (дата звернення: 28.11.2024)
7. Звід звичаїв морського порту Одеса: видано на підставі наказу державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 20.11.2015 р. № 233 та засвідчено Торгово-промисловою палатою України 25.11.2015 р. URL: http://www.uspa.gov.ua/images/other_files/Svody_obychaev/svod_odessa.pdf (дата звернення: 28.11.2024)
8. Обов'язкові постанови по морському порту Миколаїв, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 13.12.2016 р. № 451. URL:

http://www.uspa.gov.ua/images/registers_seaport_ukraine/Niko.pdf (дата звернення: 28.11.2024)

9. Обов'язкові постанови по морському порту Одеса, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 22.12.2015 р. № 266. URL: <http://www.port.odessa.ua/images/compulsory-regulations.pdf> (дата звернення: 28.11.2024)

10. Обов'язкові постанови по морському порту Південний, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 25.04.2016 р. № 126. URL: <http://www.uspa.gov.ua/images/25.04.2016.pdf> (дата звернення: 28.11.2024)

11. Обов'язкові постанови по морському порту Херсон, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 03.08.2016 р. № 268. URL: <http://www.uspa.gov.ua/images/Kherson.pdf> (дата звернення: 28.11.2024)

12. Convention and Statute on Freedom of Transit. Barcelona, April, 20, 1921. League of Nations, Treaty Series, 1921, № 171 (дата звернення: 28.11.2024)

13. Convention on the International Regime of Maritime Ports, signed at Geneva, December, 1923. League of Nations Treaty Series. 1926 – 1927. № 1379. (дата звернення: 28.11.2024)

14. Андрущенко С. В. Локальні акти у системі правового забезпечення режиму морського порту України. *Правове життя сучасної України: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., м. Одеса, 15 трав. 2020 р.* Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 137–140.

15. Андрущенко С. В. Режим морського порту: генеза міжнародно-правового забезпечення. *Lex portus*. 2018. № 1 (9). С. 105-114.

16. Балобанов О. О., Пальченко А. А. До питання правового забезпечення портової діяльності. *LEX PORTUS*. 2017. № 4 (6). С. 70-85.

17. Белоус К. В., Драгунова, А. І. Особливості розробки та оцінки пріоритетних стратегій розвитку морських торговельних портів

України. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2014. № 4. С. 34-52.

18. Боняр С. М., Корнійко Я. Р. Аналіз роботи морських торговельних портів України. *Водний транспорт*. 2012. № 3. С. 109-114.

19. Валявська Н., Корнійко Я., Ушацький Р. Аналіз сучасного стану функціонування торговельних портів України. *ЕКОНОМІКА І УПРАВЛІННЯ*. 2024. С. 13-23.

20. Гладич М. Я. Роль інвестицій в морські торговельні порти України. *Вісник Економіки*. 2011. № (5-1). С. 48-52.

21. Гужва І. Ю., Лисецька Н. М. Оптимізація міжнародного співробітництва України в рамках ОЧЕС: реальний стан та перспективи. *Економічні інновації: зб. наук. пр. Одеса: ІПРЕЕД НАН України*, 2011. Вип. 43. С. 86-91.

22. Затулко А. В. Проблеми та перспективи розвитку морських портів України. *Ефективна економіка*. 2020. № (3). С. 36-43.

23. Ільченко С., Грищенко В., Грищенко І. Тенденції розвитку основних сегментів ринку морських вантажних перевезень в Україні. *Економічний простір*. 2023. № 184. С. 36-42.

24. Карпенко О. О., Продченко Г. Ю. Аналіз транзитних перевезень вантажів через морські торговельні порти України. *Водний транспорт*. 2012. № (3). С. 123-128.

25. Калінський Є.О., Тіхосова Г.А., Клевцов К.М. Шляхи удосконалення порядку митного оформлення та контролю якості вантажів у морських портах України. *Товарознавчий вісник*. 2021. Випуск 14. С. 205-207.

26. Корнієнко О. П., Кошара К. А. Функції морських портів України як складової морегосподарського комплексу. *Економіка та держава*. 2018. № 5. С. 48-51.

27. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2014. 453 с.

28. Кравченко О. А., Стребко Ю. А. Вибір пріоритетних напрямків організаційного розвитку морських торговельних портів України в умовах глобалізації світової економіки. *Праці Одеського політехнічного університету*. 2011. № 2. С. 284-289.

29. Кузьменко О.Ю., Кузьменко В.С., Безуглова І.В. Формування нових логістичних вузлів в контексті морських вантажоперевезень України в умовах воєнного часу. *Проблеми сталого розвитку морської галузі (PSDMI-2023): матеріали конференції. Херсон, 2023*. С. 39-42.

30. Кушнір Ю. Б., Блага М. М., Поп М. В., Поп Ю. В. Логістика та міжнародна торгівля України в умовах війни. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Економіка»*. 2023. № (1 (61)). С. 23-25.

31. Логутова Т. Г., Полторацький М. М. Аналіз діяльності українських морських портів: перспективи розвитку. *Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія: Економічні науки*. 2017. № 34. С. 68-75.

32. Мірошник Р.О., Баглай І.Є. Проблеми ринку зернових культур в Україні та шляхи їх вирішення. *Економіка та суспільство*. 2022. № 39. 6 с.

33. Миколайчук М. М. Концепція сталого розвитку регіону в контексті функціонування морських портів України. *Наукові розвідки з державного та муніципального управління*. 2015. № 1. С. 45-53.

34. Мороз С., Левченко С. Логістична галузь України: економічне значення галузі, втрати та перспективи розвитку в умовах війни. *Development Service Industry Management*. 2023. № 3. С. 75-82.

35. Никончук В.М., Мартинюк С.П. Сухий порт як стратегічний елемент логістичної інфраструктури в умовах війни. *Транспорт: наука та практика*. 2023. С. 93-95.

36. Пешко М.І., Завербний А.С. Проблеми та перспективи зміни ланцюгів поставок з метою мінімізування втрат під час війни. *Економіка та суспільство*. 2022. № 44. С. 48-54.

37. Подцерковний О. П. Проблеми правого забезпечення портової галузі в умовах війни. *Право та державне управління*. 2023. № 3. С. 205-212.

38. Про відновлення Херсонського порту і не тільки... Інтерв'ю голови Адміністрації судноплавства Євгенія Ігнатенка. 18.07.2023. URL: <https://marad.gov.ua/ua/news/pro-vidnovlennya-hersonskogo-portu-intervyu-golovi-administraciyi-sudnoplavstva-yevgeniya-ignatenka>

39. Пядишев В. Г. Перспективи забезпечення безпеки портів України, що задіяні у Чорноморській зерновій ініціативі. *Держава та регіони. Серія: Право*. 2023. № 2 (80). С. 131-138.

40. Салій Ю. Й. та Салій О. О. Зміни у зовнішньоекономічній діяльності України в умовах війни. Журнал стратегічних економічних досліджень. 2023. № 3. С. 58-71.

41. Сіскос Є. Глобальні стратегії економічного співробітництва країн Причорноморського басейну в процесах європейської інтеграції: автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.02. К., 2010.

42. Скриньковський Р., Процевят О., Павленчик Н., Цюх С. Сучасні тенденції розвитку зовнішньоекономічної діяльності України в умовах війни. *Trajectoriâ Nauki= Path of Science*. 2022. № 8(6). С. 1001-1002.

43. Стрілок І. І. Особливості сучасного розвитку морських портів України. *Водний транспорт*. 2019. № 1. С. 109-113.

44. Табенський С. Шляхи підвищення ефективності функціонування морської транспортної інфраструктури України. Сучасна техніка та інноваційні технології. 2024. № (34-02). С. 53-58.

45. Таран С., Яворницький П., Павицька Ю., Омельченко І., Бучко М. Аналіз торгівлі послугами між Україною та ЄС в рамках ПВЗВТ. URL: <https://kse.ua/wp-content/uploads/2021/11/Final-DCFTA-services-2021-11-11.pdf>

46. Томчук О., Головченко Я. Аналітична оцінка послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2023. № 53. С. 78-87.

47. Хоманець В. 25 років ОЧЕС: підсумки заради майбутнього. *Науковий вісник Дипломатичної академії України*. 2017. № 24(3). С. 45-50.

48. Федяй Н. О. Середньострокові перспективи функціонування морських портів України. *Економіка і прогнозування*. 2020. № 4. С. 72-86.
49. Шемаєв В. В. Стратегічні пріоритети розвитку морських портів України. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2017. № (3 (2)), С. 9-17.
50. Шкурко Є. Л. Основний методичний інструментарій функціонування контролінгу доходів морських портів України. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2014. № (6 (157)). С. 201-204.
51. Янковський В.А. Морська портова галузь України: сучасний стан, проблеми та перспективи реформування. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2021. № 1 (28). С. 47-51.
52. Aarup S.A., Wax E., Cokelaere H. Ukraine says EU road links won't make up for loss of Black Sea trade. *Politico*. 2022. P. 67-75.
53. Adolf K.Y. Ng, The Evolution and Research Trends of Port Geography. *The Professional Geographer*. 2013. № 65. P. 65–86.
54. Baylon A.M., Dragomir C.M. Next Type of Maritime Leaders for a Sustainable Global Future Maritime Business. *Handbook of Research on the Future of the Maritime Industry*. IGI Global, 2022. P. 268-289.
55. Berechman J. Tseng P. Estimating the environmental costs of port related emissions: The case of Kaohsiung. *Transportation Research Part D*. 2012. № 17. P. 35- 38.
56. Borger B. Bruyne D. Port Activities, Hinterland Congestion, and Optimal Government Policies: The Role of Vertical Integration in Logistics Operations. *Journal of Transport Economics and Policy*. 2011. № 45 (2). P. 247-275.
57. Carola H. Port Cityscapes: Conference and Research Contributions on Port Cities'. *Planning Perspectives*. 2016. № 31. P. 312–326.
58. Castello and Valdaliso. Path Dependence and Change in the Spanish Port System; Justin Pyvis and Malcolm Tull, Institutions and port performance: A case study of the Port of Tauranga, New Zealand. *International Journal of Maritime History*. 2017. № 29. P. 276–306.

59. Garcia Abrantes A. New Ports of the New World: Angra, Funchal, Port Royal and Bridgetown. *International Journal of Maritime History*. 2017. № 29. P. 155–74.

60. Dwarakish G.S., Muhammad S. Reviews on the role of ports in the development of a nation. *Aquatic Procedia*. 2015. Volume 9. 7 p.

61. Kevin C. Wilmsmeier G. The contribution of the dry port concept to the extension of port life cycles, *Handbook of Terminal Planning*. Springer, New York. 2011. № 4. P 359-379.

62. Sanchez R. Port Efficiency and International Trade: Port Efficiency as a Determinant of Maritime Transport Costs. *Maritime Economics and Logistics*. 2013. № 5 (2). P. 199-218.

63. Sánchez R. J. Pinto F. “The great challenge for ports: the time has come to consider a new port governance”. *FAL Bulletin. Santiago, ECLAC*. 2015. № 337. P. 47-53.

64. Saz-Salazar S., L. García-Menéndez P. Feo-Valero M. Meeting the Environmental Challenge of Port Growth: A Critical Appraisal of the Contingent Valuation Method and an Application to Valencia Port, Spain. *Ocean and Coastal Management*. 2012. № 59. P. 31-39.

65. Pallis A., T. Vitsounis and P. de Langen. Port Economics, Policy and Management : Content Classification and Survey. *Transport Reviews : A Transnational Transdisciplinary Journal*. 2011. № 31(4). P. 445-471.

66. Palmer S. History of the Ports. *The International Journal of Maritime History*. 2020. № 32(2). P. 426-433.

67. Polónia A. Maritime History: A Gateway to Global History?. *Maritime History as Global History: Research in Maritime History*. 2010. № 43 P. 8-9

68. Ports Primer: 2.1 The Role of Ports. 04.06.2024. URL: <https://www.epa.gov/community-port-collaboration/ports-primer-21-role-ports>

69. Project of the Plan for the Restoration of Ukraine. Materials of the Working Group "Restoration and Development of Infrastructure". National Council for the Restoration of Ukraine from the Consequences of the War, July 2022. P. 349-405.

70. Tull M. The Environmental Impact of Ports: An Australian Case Study, in Bergholm, Fischer and Tonizzi, eds. *Making Global and Local Connections*. 2017. № 2. P. 85–106.

71. Vining A. R., Boardman A. E. The potential role of public-private partnerships in the upgrade of port infrastructure: normative and positive considerations. *Maritime Policy & Management*. 2008. 35(6). P. 551-569.

72. Wan Y., Zhang A., Yuen A. “Urban road congestion, capacity expansion and port competition: empirical analysis of US container ports”. *Maritime Policy & Management*. 2013. № 40 (5). P. 417-438.