
УКРАЇНА ТА КОНВЕНЦІЯ ООН З МОРСЬКОГО ПРАВА



Ківалов С. В.,

д. ю. н., професор, академік НАПрНУ,
академік НАПНУ, Президент Національного
університету «Одеська юридична академія»,
народний депутат України,
заслужений юрист України
(м. Одеса, Україна)

УДК 342.951:656.61(477)

ЗАХИСТ ПРАВ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ ТА ВІДРОДЖЕННЯ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ – ГОЛОВНИЙ ПРІОРИТЕТ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ ЯК МОРСЬКОЇ ДЕРЖАВИ

У статті розглядаються сучасний стан та перспективи розвитку найважливіших системоутворюючих факторів відновлення статусу України як морської держави: питання захисту прав вітчизняних моряків та відродження української морської галузі через створення вільних економічних зон, впровадження нових режимів обробки вантажів у морських портах та зменшення портових зборів. Автор відзначає, що саме Одеський регіон є флагманом більшості реформ у морському (морегосподарському) секторі України. Висловлювані ініціативи, за умов їх підтримання вищим керівництвом нашої держави, можуть значно підвищити не лише економічний, транспортний, рекреаційний потенціал Одеської області, а і надати вагомому поштовху розвитку економіки країни в цілому, стати запорукою стабільного розвитку та процвітання народу України.

Ключові слова: морегосподарська діяльність, захист прав моряків, морська галузь, вільні економічні зони, траншипмент, порт-хаб.

Sergiy Kivalov. Protection of the Rights of Ukrainian Seamen and Revival of the Sea Branch – the Principal Priority of the Development of Ukraine as the Sea State. – Article.

In the article the current state and the prospects of development of the major backbone factors of restoration of the status of Ukraine as the sea state is considered: questions of protection of the rights of domestic seamen and revival of the Ukrainian sea branch through a creation of free economic zones, implementation of the new modes of processing of loads in seaports and reduction of port collections. The author notes that Odessa region is a leader of the majority reforms in a marine (sea – economic) sector of Ukraine. The stated initiatives, on condition of their support by the supreme governing body of our state, can considerably raise not only economic, transport, recreational capacities of Odessa region, but also become a power pulse of development of national economy in general, a guarantee of a stable development and prosperity of people of Ukraine.

Keywords: the sea-economic activity, a protection of the rights of seamen, the sea branch, free economic zones, a transshipment, a port-hub.

Кивалов С. В. Защита прав украинских моряков и возрождение морской отрасли – главный приоритет развития Украины как морского государства. – Статья.

В статье рассматриваются современное состояние и перспективы развития важнейших системообразующих факторов восстановления статуса Украины как морского государства: вопросы защиты прав отечественных моряков и возрождение украинской морской отрасли через создание свободных экономических зон, внедрение новых режимов обработки грузов в морских портах и уменьшение портовых сборов. Автор отмечает, что именно Одесский регион является флагманом большинства реформ в морском (морехозяйственном) секторе Украины. Высказываемые инициативы, при условии их поддержки высшим руководством нашего государства, могут значительно повысить не только экономический, транспортный, рекреационный потенциал Одесской области, но и стать мощным импульсом развития экономики страны в целом, залогом стабильного развития и процветания народа Украины.

Ключевые слова: морехозяйственная деятельность, защита прав моряков, морская отрасль, свободные экономические зоны, траншшипмент, порт-хаб.

Україна сьогодні перебуває на третьому-четвертому (за окремими оцінками – на шостому [1]) місці в світі за кількістю моряків, які працюють на судах під іноземними прапорами. В міжнародному торговельному судноплаванні постійне працевлаштування отримують від 100 до 150 тис. моряків-громадян України. Їх високий професіоналізм, рівень теоретичної та практичної підготовки дозволили нашій державі зайняти гідне місце на міжнародному ринку праці і увійти

до «Білого списку» Міжнародної морської організації (*International Maritime Organization, IMO*). Меморандуми про визнання українських дипломів моряків підписано з 53 країнами [2].

Однак, поряд із високим рівнем спеціальної професійної підготовки, яку отримують у морських навчальних закладах України майбутні морські спеціалісти, з боку держави, на жаль, необхідна турбота проявляється дуже рідко. Одним з показників нехтування державою проблемами більше ніж 100 тис. своїх громадян є практична відсутність контролю виконання цілого ряду міжнародних угод у сфері морського права і, зокрема, праці моряків, що, з одного боку, робить українських моряків практично беззахисними в різноманітних конфліктних ситуаціях, а з іншого – хитає позиції України на світовому морському ринку праці. В основному, це відбувається через те, що наша держава не ратифікувала Конвенцію Міжнародної організації праці (*International Labour Organization, ILO*) про працю в морському судноплаванні 2006 року [3].

Нормами цієї Конвенції встановлюється механізм забезпечення морякам гідних умов праці та захисту їх прав за кордоном. В ній йдеться про мінімальний вік прийому на роботу, трудовий договір, кількість годин роботи та відпочинку, оплату праці, щомісячну оплачувану відпустку, репатріацію після закінчення трудового контракту, медичні послуги на борту, користування послугами ліцензованих приватних служб найму та працевлаштування, проживання, харчування і столове забезпечення, охорону здоров'я та забезпечення безпеки, запобігання нещасним випадкам та розгляд скарг моряків.

Ратифікація Україною цієї Конвенції сприятиме належному захисту прав українських моряків і забезпеченню гідних умов їх праці, а поки що, на жаль, вони позбавлені передбаченої міжнародними стандартами допомоги при безпідставних затриманнях та арештах, при «працевлаштуванні» через крьюінгові фірми-«одноденки».

Так, у 2016 р. було арештовано українського капітана судна «*AVANT GARDE*» (*IMO 8107036*) за підозрою в перевезенні зброї. Судно затримали Військово-морські сили Шрі-Ланки 6 жовтня 2015 року. На борту судна було виявлено стрілецьку зброю і боєприпаси до неї. У компанії «*LANKA MARITIME SERVICES LTD*», яка є судовласником, заявили, що зброя на борту судна перебувала згідно з міжнародним правом та внутрішніми законами. Крім того, про цей вантаж завчасно були повідомлені відповідні державні органи. Судно «*AVANT GARDE*» є

плавучою базою для охоронців, що забезпечують конвоювання суден цивільного флоту в піратонебезпечних районах [4].

Подібне охоронне судно «*Seaman Guard Ohio*» протягом 3 років утримувала Індія. Екіпаж з 10 осіб: 2 громадянина України і 8 Індії. 25 охоронців: 14 (Естонія), 6 (Англія), 4 (Індія) і 1 (Україна) були арештовані. Їм загрозувало тривале тюремне ув'язнення за відбиття від нападу морських піратів. Судно «*Seaman Guard Ohio*» (плавуча охоронна база), яке прямувало під прапором Сьєрра-Леоне і належала американській компанії *AdvanFort*, було затримано індійською владою в жовтні 2013 року. Екіпаж і група охорони суден від піратів була змушена змінити маршрут, йдучи від шторму, судно і всі, хто був на той момент на борту, були затримані і заарештовані. Лише наприкінці 2017 року індійський апеляційний суд скасував вирок 2016 року стосовно членів екіпажу та звільнив моряків через недостатність доказів [5]. Прикладом є ще один випадок, коли лише завдяки втручання народного депутата України С. В. Ківалова вдалося звільнити українських моряків, які перебували протягом трьох місяців під безпідставним арештом в Конакрі (Гвінея) [1].

Зважаючи на непоодинокі випадки необґрунтованих затримань та арештів українських моряків за кордоном та на прохання Всеукраїнського об'єднання круїнгових компаній у 2016 році С. В. Ківаловим було ініційовано створення робочої групи з надання безкоштовної юридичної допомоги морякам при Юридичній клініці Національного університету «Одеська юридична академія».

У результаті роботи групи було детально вивчено питання т. зв. «трудової міграції», адже нерідко українських моряків, які через відсутність суден під прапором України змушені йти працювати на суда під іноземними прапорами (здебільшого «зручними»), прирівнюють до трудових мігрантів з усіма наслідками, що випливають з цього. В Законі України від 05.11.2015 р. «Про зовнішню трудову міграцію» [6] не міститься винятків щодо українських моряків з кола трудових мігрантів. Закон України від 05.07.2012 р. «Про зайнятість населення» [7] визначає, що «трудова міграція» – це переміщення особи, пов'язане з перетинанням державного кордону або меж адміністративно-територіальної одиниці з метою пошуку роботи. У свою чергу, Закон України «Про зовнішню трудову міграцію» встановлює, що «трудовий мігрант» – це громадянин України, який виконував, виконує або буде виконувати оплачувану діяльність в державі перебування, не заборонену законодавством цієї держави.

Універсальною міжнародною угодою в цій сфері є Конвенція ООН про захист прав всіх трудящих-мігрантів і членів їх сімей [8], в якій під «трудящим-мігрантом» розуміється особа, яка займається оплачуваною діяльністю в державі, громадянином якої цей працівник не є і проживає тимчасово або постійно, а термін «моряк» (який охоплює також і рибалок) визначає трудящого-мігранта, найнятого для роботи на судні іншої держави, громадянином якої цей працівник не є. Україна до цієї Конвенції також не приєдналася [4].

Робоча група з надання юридичної допомоги морякам при Юридичній клініці Національного університету «Одеська юридична академія» постійно готує експертні висновки з актуальних питань, пов'язаних з проблемними аспектами праці та можливостями ефективного захисту прав та інтересів моряків. Авторитетне експертне співтовариство, яке працює над виробленням рекомендацій в рамках робочої групи, об'єднує відомих фахівців в галузі міжнародного морського права, а також студентів та аспірантів Національного університету «Одеська юридична академія» і Міжнародного гуманітарного університету. Юристи займаються не лише аналізом законодавства та міжнародних угод, а і наданням термінової допомоги кожному конкретному моряку, який потрапив у складну ситуацію. Так, влітку 2015 року трьох українських моряків-членів екіпажу судна «*Anuket Emerald*» було арештовано в Нігерії за підозрою в незаконному обігу нафтопродуктів, їм загрожувало тривале тюремне ув'язнення, проте завдяки зусиллям досвідчених правознавців, що об'єдналися під егідою Юридичної клініки, у березні 2016 року моряки повернулися додому [9].

Крім того, на прохання представників Всеукраїнського об'єднання кривітгових компаній на постійній основі робочою групою проводиться юридичне забезпечення роботи об'єднання, здійснюється правнича експертиза міжнародних угод [10], визначаються організаційно-правові механізми захисту, підтримки та оперативного втручання у визволення моряків-громадян України, адже їх працевлаштування, безпека, відстоювання прав є сьогодні однією з найзначніших проблем, і дуже важливо, щоб захист людей, пов'язаних з морською галуззю, здійснювався на всіх рівнях. Провідна роль в цьому має належати державі [1].

Необхідно при цьому зазначити, що питань захисту прав українських моряків за кордоном, проблем, пов'язаних з їх працевлаштуванням на суда під іноземними прапорами було б набагато менше, якщо

б Україна спромоглася зберегти та стати на шлях оновлення власного флоту, шлях розбудови вітчизняного мореплавства, розвитку всього морегосподарського комплексу – відновлення звання провідної морської держави східноєвропейського регіону. Проблема відродження українського флоту – одна із стратегічних для нашої держави. Адже збільшення товарообігу та формування власного флоту дозволить збільшити кількість робочих місць для українських моряків і підвищить якість умов їх праці [11].

Загальновідомо, що наявність флоту дозволяє максимально використовувати транспортні можливості, як на внутрішніх, так і на міжнародних лініях сполучення, забезпечувати поповнення скарбниці держави валютними надходженнями і забезпечувати фінансування інвестиційних проектів. Морська політика держави, яка об'єднує всіх учасників морських транспортних перевезень, зобов'язана створити найбільш сприятливі умови для їх розвитку, в т. ч. і податкові пільги, які повернуться з початком роботи всієї транспортної системи [12].

А якщо пригадати недалеко минуле, то Чорноморське морське пароплавання (далі – ЧМП) з базою в Одесі, створене у 1833 році, до 1990 року було найбільшим в Європі і другим у світі: на його балансі знаходилося 295 морських суден різного класу з сумарною водотоннажністю 5 млн т і близько 1,1 тис. одиниць допоміжного флоту. Річний прибуток пароплавання становив понад 1 млрд доларів. У ЧМП працювали 80 тис. осіб, з них 27 тис. плавскладу. Загальна вартість активів компанії становила 7 млрд дол., в різні роки чистий прибуток коливалася від 160 млн до 1 млрд дол. Це становило 10% всього валютного прибутку Радянського Союзу. Наприклад, кожен рейс в США – 1,5–2 місяці – одного газозова типу «Моссовет» приносив 1 млн дол. фрахту. Основний потенціал транспортного і пасажирського флоту ЧМП створювався впродовж 1960-1980-х років. Емблему *Black Sea Shipping Company* із зображенням судна на тлі земного еліпса під червоним прапором впізнавали у 273 портах світу. У 1981 р. ЧМП за внесок у розвиток світової морської торгівлі було нагороджено престижною міжнародною премією «Золотий Меркурій». Ще у першій половині 80-х років минулого століття пароплавання щомісяця поповнювалося новими великотоннажними судами, побудованими на верфях НДР, Польщі, Румунії, Фінляндії, Югославії, Болгарії, на Миколаївському заводі «Океан» і Херсонському суднобудівному заводі [13]. Але це все – вже історія, а нещодавні ініціативи, висловлені в Одесі – півден-

них морських воротах держави – мають усі права на існування, мають практичну цінність та, на наше переконання, на отримання державної підтримки з метою поступового зміцнення морської складової державної політики України. Так, у 2016 році в Одеській міській раді була створена робоча група з відродження і розвитку роботи пасажирських суден прибережного плавання. В її роботі беруть активну участь депутати фракції Української морської партії Сергія Ківалова, а також Олег Пастернак – голова «Організації ветеранів флоту Чорноморського морського пароплавства», вчені та громадські працівники. Для успішної реалізації цього проекту необхідно створення менеджменту управління рейсовим пароплавством, розробка гідротехнічних споруд, питань технічної експлуатації суден, що не є можливим без додаткових субвенцій з державного бюджету [14].

Народними депутатами України від Одеського регіону у 2016 році ініційовано розгляд у Верховній Раді України законопроекту «Провільну (спеціальну) економічну зону “Порто-франко”», який передбачає оновлення наявної матеріально-технічної бази виробничих потужностей Одеської області, нарощування обсягів виробничої діяльності та впровадження новітніх технологій на території СЕЗ «Порто-франко», залучення додаткових інвестицій, розвитку туристичних можливостей міста, приваблення нових туристів та забезпечення для них умов, які прирівнюватимуться за якістю до європейських стандартів.

Цей законопроект підтримали депутати всіх парламентських фракцій у Верховній Раді України. Свою підтримку також висловили і закордонні парламентарії. Так, депутат парламенту Італії Джакомо Бецці відзначав: «Спираючись на міжнародний досвід, «порто-франко» дозволить активізувати економічний розвиток Одеси. Успішний міжнародний досвід таких країн, як Італія або Сінгапур дозволяє сказати, що «порто-франко» зробить життя одеситів більш комфортним. Одеса швидко пережене Сінгапур зі своїм потенціалом». Свого колегу підтримав інший італійський депутат Джуріато Луїджі: «В умовах кризи державності Одеса могла б стати острівцем розвитку і благополуччя в Україні. У Одесі та області унікальний потенціал». А заступник голови Комітету у закордонних справах Парламенту Австрії Іоханес Хибнер висловила думку, що ініціатива стосовно отримання статусу порто-франко є природною і необхідною для Одеського регіону. Його метою є залучення іноземних інвестицій та сприяння їм, активізація

спільно з іноземними інвесторами підприємницької діяльності для нарощування експорту товарів і послуг, поставок на внутрішній ринок високоякісної продукції та послуг, залучення і впровадження нових технологій, ринкових методів господарювання, розвитку інфраструктури міста, поліпшення використання природних і трудових ресурсів, прискорення соціально-економічного розвитку України [12].

Варто також пригадати, що саме за ініціативою та на підставі експерименту, здійсненого в Одеському морському торговельному порту, в Україні було запроваджено спрощений порядок митного оформлення транзитних вантажів у контейнерах – траншшипмент. У 2010 році Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів» [15] цей порядок був законодавчо закріплений. В законодавстві з'явилася поняття транзиту «море-море», який був звільнений від необхідності оформлення класичної митної декларації. Митна специфіка режиму траншшипменту обумовлена, перш за все, не особливістю технічного обладнання, а особливим змістом митних операцій з їх оформлення. До товарів, які перебувають під митним контролем, заходи гарантування доставки (документи контролю доставки) не застосовуються. Контейнери та інші вантажі, що надійшли і зберігаються в порту, оформляються без транзитної вантажної митної декларації [16, с. 29].

Проект Закону України «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять», підготовлений Міністерством інфраструктури України [17], визначає траншшипмент як транзит товарів, що переміщуються морським і річковим транспортом у контейнерах і під час зберігання залишаються в межах одного пункту пропуску чи зони митного контролю морського, річкового порту. Це визначення не повною мірою відображає суть траншшипменту, адже з економічної точки зору траншшипмент передбачає не лише транзит товарів у контейнерах, а й перевантаження контейнерів з одного судна на інше. Це відбувається наступним чином: великий контейнеровоз (наприклад, класу *postpanamax*) заходить в порт-хаб, вивантажує контейнери, які потім завантажуються на значно менше за розмірами й вантажомісткістю судно (фідер), що, у свою чергу, доставляє контейнери до кінцевого порту призначення [18, с. 483].

Розвиток Одеського порту сьогодні передбачає збільшення потужностей з перевалки контейнерів, зерна, а також інвестиції в інфра-

структуру загального користування. Розвиток контейнерного терміналу – це, поперед усе, будівництво терміналу на Карантинному молі. Адже режим траншшипменту, відповідно до правил якого обробляються транзитні контейнерні вантажі, потребує розвинутої інфраструктури. За оцінками фахівців, для того, аби траншшипментний порт працював на повну потужність, необхідно створювати хаб – логістичний центр, до якого надходять партії вантажів від великих морських та океанських ліній з подальшим розподілом по дрібнішим портам. Поєднання порту-хаба з малими портами здійснюється за рахунок фідерних перевізників, що використовують суда, здатні задовольняти вимогам портів призначення за навігаційними обмеженнями [19].

Для того, щоб лінія обрала український порт своїм хабом, законодавча база України і процедури в порту мають бути простими. Сьогодні у басейні Чорного моря немає портів дорожче за українські, де портові збори майже в два рази вище, ніж в Констанці та більш ніж в три рази вище ніж в портах Середземномор'я, у т. ч. Туреччини, Греції, Італії, Єгипту. За даними *Maersk Line*, вони (портові збори) є вищими лише в Японії [20].

Оскільки рішення про вибір порту центром траншшипменту приймається перевізником, то для того, щоб він зробив вибір на користь конкретного порту як центру траншшипменту, необхідно відповідати низці наступних умов:

- географічне розташування порту має бути центральним або близьким відносно інших портів Чорного моря (у цьому аспекті Одеса та Чорноморськ є більш придатними, ніж Констанца);

- власний ринок контейнерів країни, в якій знаходиться цей порт, повинен становити не менше 500 тис. TEU. Ринок Румунії становить сьогодні 250 тис. TEU, а в докризовий період – 500 тис. TEU. Ринок Україні складає близько 500 тис. TEU, а в докризовий період – 1,0 млн TEU. Отже, за наявності в Україні відповідного контейнерного терміналу, здійснювати траншшипмент через Україну було б для ліній в два рази вигідніше, ніж через Румунію;

- у порту траншшипменту повинен бути контейнерний термінал з наступними характеристиками: пропускна здатність повинна бути певної величини (близько 2 млн TEU); термінал має додатково відповідати наступним параметрам: а) осадка біля причалу повинна дозволяти приймати суда вантажомісткістю до 6–9 тис. TEU; такі суда мають осадку до 16,0 м і довжину до 350 м; б) довжина причального

фронту повинна дозволяти прийом до двох суден такого типу одночасно, таким чином, необхідно мінімум 750-800 м причального фронту; в) причали повинні мати перевантажувальне обладнання, що дозволяє обробляти океанські суда з продуктивністю не менше 75 контейнерів на годину. Це означає, що на кожному причалі для приймання океанських суден повинно бути мінімум по три контейнерних перевантажувачі типу *superpostpanamax*;

– важливим моментом, що гарантує найбільш швидкий розвиток потужностей контейнерних терміналів і залучення максимального обсягу інвестицій, є визнання можливості наявності одного оператора на контейнерних терміналах одного порту. Це не монополізує ринок, тому конкуренція на українському ринку буде розвиватися між різними портами: Чорноморськ – Одеса – Южний [21]. Основна ж конкуренція на контейнерному ринку йде між портами різних країн і, насамперед, між портами Румунії, Туреччини та України. Визнання даного підходу дозволить у більш короткі терміни ліквідувати відставання українських терміналів від конкурентів. Це – найбільш приваблива формула для залучення інвесторів, що відповідає підходам до розвитку контейнерних терміналів в Північній Європі, де основна конкуренція відбувається між портами Антверпен – Роттердам – Гамбург, а не всередині них;

– не останню роль відіграє також необхідність зниження вартості обслуговування контейнерів у портах України. Терміново необхідне реформування системи прийняття тарифних рішень у сфері контейнерної перевалки і приведення у відповідність до вимог океанських перевізників портової інфраструктури, здатної опрацювати очікувані перспективні обсяги контейнеризованих вантажів у режимі трансшипменту. Здорожує захід судна система надбавок за овертайм. За роботу вночі, у свята в Україні додатково нараховують 25, 50 і навіть 100% від звичайних зборів. Для хаба це неприпустимо. Сьогодні будь-який порт світу оперує цілодобово за однаковими ставками [22].

Наприклад, порт Роттердам у 2015 р. опублікував інформацію про збільшення знижок на перевалку контейнерів, які прямують через порт трансшипменту до інших портів Європи. Порт поширив знижки на контейнери, що перевозяться на фідерних сервісах. У 2016 р. існуюча знижка EUR 2,50 за контейнер збільшена до EUR 3,75. Знижка EUR 2,50 була встановлена для фідерних контейнерів на найближчі два роки. Цей захід направлений на збільшення трансшипменту

через порт Роттердам. Також адміністрація порту погодила додаткові знижки для суден, що здійснюють повторні судозаходи до порту. В цілому тарифи порту Роттердам у 2016 р. збільшилися на 0,5%, тобто вдвічі нижче рівня інфляції. Адміністрація порту Роттердам, *Deltalinqs*, *VRC* і *VNPI* у 2015 р. уклали угоду про зміни ставок портових зборів. Сторони домовилися, що протягом трьох років портові збори можуть підвищуватися на величину, відповідну половині рівня інфляції, але не більше ніж на 1% на рік. Тариф для танкерів, що перевозять сиру нафту, відповідно до домовленості з *VNPI*, залишився на 1,5% нижче рівня інфляції, тобто, в 2016 р. він був знижений на 0,5%. Контейнерообіг порту збільшується дуже повільно, приблизно на 1% на рік, що пояснюється зниженням обсягів експорту з Китаю, уповільненням економічного зростання країн, насамперед, Бразилії і погіршенням економічної ситуації в Росії. Тим часом, найближчий суперник Роттердама порт Антверпен збільшив контейнерообіг за перші три квартали 2015 р. на 8% [23].

Перелічені критерії свідчать, що швидше за всіх та зі значно нижчими витратами центром траншшипменту може стати термінал в Чорноморську, де в перспективі на 10–15 років обсяги траншшипменту можуть скласти до 1,5 млн TEU. Таким чином, це дозволить залучити \$60 млн додаткових доходів на рік.

Необхідно також відзначити і перспективи внутрішнього траншшипменту, тобто транзиту у каботажному вигляді внутрішніми водними шляхами. В Європі це дуже розвинений вид сполучення, до 25% контейнерів там перевозяться внутрішніми водними шляхами. І це зрозуміло: якщо один автомобіль здатний перевезти декілька контейнерів, то баржа або судно типу ріка-море бере на борт одразу кілька сотень контейнерів. Річкова інфраструктура України поки що залишає бажати кращого, але для початку роботи вона є: з контейнерами можуть працювати річкові порти Дніпра та Черкас. Не виключено, що в перспективі значна частина контейнерних вантажів, що перевозяться усередині країни, будуть транспортуватися водними артеріями [24].

В Одеському порту на теперішній час реалізується три інвестиційні проекти, які дозволять збільшити потужність перевалки зернових. Реалізація цих проектів дозволить збільшити обсяг перевалки з поточних 8-10 млн т зернових на рік до 17 млн т і створить понад 1000 додаткових робочих місць. Крім того, план розвитку Одеського порту передбачає розвиток залізничної інфраструктури. Зокрема,

планується збільшення у два рази станційних парків і будівництво естакади з метою облаштування другого залізничного в'їзду до порту, що дозволить збільшити пропускну здатність станції з 12 пар поїздів до 21 пари поїздів на добу [25].

За ініціативою народного депутата України С. В. Ківалова і відповідно до його депутатського запиту здійснюється перегляд системи обчислення та ставок портових зборів в Україні, які сьогодні є найвищими в Чорноморському регіоні. Адже, як зазначають представники господарюючих суб'єктів, «високі портові збори в Україні, а також непрозорість їх справляння і витрати стримують експортний потенціал країни», «портові збори в Україні підвищуються з 2007 року, тоді як Китай, Голландія, РФ, Південна Африка знижують або не збільшують їх» [26]. Дійсно, практика свідчить, що діючі в Україні портові збори є вищими за портові збори інших країн Чорноморського басейну, що є одним з факторів, які спричиняють падіння вантажообігу в українських портах. Результатом цієї роботи стало прийняття у 2017 р. рішення про зниження з 1 січня 2018 року на 20% портових зборів для транзитних вантажів в Україні та на 75% – для танкерів з нафтою і нафтопродуктами в порту «Южний» [27].

Також в Одеській області прослідковується тенденція стійкого і системного розвитку морських портів, особливо приватних стивідорних компаній, які змушують Міністерство інфраструктури України вирішувати нові системні завдання та своєчасно приймати ефективні інвестиційні рішення для належного рівня конкуренції [28].

У Чорноморському порту Одеської області запроваджуються нові технології перевалки та приваблюється імпорتنний вантажопотік. Зокрема, збільшується кількість приватних компаній, які орендують державне майно порту, будуються нові потужності для перевалки навалювальних вантажів та будуються нові (зернові) термінали. Крім цього, розвивається акваторія порту. З 2016 р. глибина порту та підхідних шляхів до нього дозволяє обслуговувати судна типу *capesize* на зовнішньої і внутрішньої акваторіях, це дало позитивний поштовх для того, щоб вантажопотоки обслуговувалися не лише в експортному, але і в імпортному напрямку [29]. Такі ж суда обслуговуються і в порту «Южний» [30], що є найглибшим портом України та портові збори якого є найбільшими серед усіх українських морських портів.

Таким чином, Одеський регіон є флагманом більшості реформ у морському (морегосподарському) секторі України. Висловлювані

ініціативи, за умов їх підтримання вищим керівництвом нашої держави, можуть значно підвищити не лише економічний, транспортний, рекреаційний потенціал Одеської області, а і надати вагомого поштовху розвитку економіки країни в цілому, стати запорукою стабільного розвитку та процвітання народу України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Михайлов А. На сегодняшний день на мировом рынке труда моряков Украина занимает почетное седьмое место. URL: <http://www.slovo.odessa.ua/news/18367-na-segodnyashniy-den-na-mirovom-rynke-truda-moryakov-ukraina-zanimaet-pochetnoe-sedmoe-mesto.html#ixzz4ioqZ6v1B>
2. Мальченко Н. Сергей Кивалов настаивает на необходимости заключения меморандума о взаимном признании морских рабочих документов моряков на международном уровне. URL: <http://www.slovo.odessa.ua/main/16358-sergey-kivalov-nastaiвает-na-neobhodimosti-zaklyucheniya-memoranduma-o-vzaimnom-priznanii-morskih-rabochih-dokumentov-moryakov-na-mezhdunarodnom-urovne.html#ixzz4ioneHsvj>
3. Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_519
4. Украинские моряки самые бесправные? Еще один наш соотечественник арестован в Шри-Ланке. URL: <http://www.slovo.odessa.ua/news/12976-ukrainskie-moryaki-samye-bespravnye-esche-odin-nash-sootchestvennik-arestovan-v-shri-lanke.html#ixzz4iouKM1oC>
5. МФТ поддерживает моряков судна Seaman Guard Ohio. URL: <http://mtwtu.org.ua/novosti/1106-mft-podderzhivaet-morjakov-sudna-seaman-guard-ohio>; В Индии приговорили украинского моряка с судна Seaman Guard Ohio к 5 годам тюрьмы. URL: <https://ukranews.com/news/402567-v-yndyy-rygovoryly-ukraynskiy-moryakov-s-sudna-seaman-guard-ohio-k-5-godam-tyurmy>; Украина обжалует решение суда об аресте моряков судна Seaman Guard Ohio в Индии. URL: <https://zn.ua/UKRAINE/ukraina-obzhaluet-reshenie-suda-ob-aresto-moryakov-sudna-seaman-guard-ohio-v-indii-200985.html>; В Индии освободили пленных моряков с Seaman Guard Ohio. URL: <https://vesti-ukr.com/mir/267006-v-indii-osvobodili-plennykh-morjakov-s-seaman-guard-ohio>
6. Про зовнішню трудову міграцію: Закон України від 05.11.2015 р. // Офіційний вісник України. 2015. № 94. Ст. 3199.
7. Про зайнятість населення: Закон України від 05.07.2012 р. // Офіційний вісник України. 2012. № 63. Ст. 2565.
8. Міжнародна конвенція про захист прав всіх трудящих-мігрантів та членів їх сімей, 1990. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_203
9. Воронков К. наших моряков освободили из африканской тюрьмы. URL: <http://www.golos.com.ua/rus/article/266534>; Украинские моряки освобождены из

- тюрмы в Нигерии. URL: <http://slovo.odessa.ua/news/10769-ukrainskie-moryaki-osvobozhdeny-iz-tyurmy-v-nigerii.html>
10. Мальченко Н. Сергей Кивалов добился ускорения признания рабочих документов моряков на международном уровне. URL: <http://www.slovo.odessa.ua/main/17259-sergey-kivalov-dobilsya-uskoreniya-priznaniya-rabochih-dokumentov-moryakov-na-mezhdunarodnom-urovne.html#ixzz4iopxP1ON>
 11. Харченко Н. Сергей Кивалов – единственный политик, который сегодня отстаивает права моряков. URL: <http://www.slovo.odessa.ua/main/10445-sergey-kivalov-edinstvennyu-politik-kotoryu-segodnya-otstaivaet-prava-moryakov.html#ixzz4ixol9k9O>
 12. Мальченко Н. В Одессе думают, как возродить морскую мощь страны. URL: <http://www.slovo.odessa.ua/main/12924-o-nabolevshem-o-problemah-moryakov-i-morehozyaystvennoy-otrasli.html#ixzz4ixqg0Xkh>
 13. Мальченко Н. Зачем Украине море? Или мысли на берегу о флоте, которого нет. URL: <http://www.slovo.odessa.ua/main/10635-zachem-ukraine-more-ili-myslil-na-bereg-u-o-flote-kotorogo-net.html#ixzz4ixwT7fAh>
 14. Георгиев К. Светлана Осауленко: «Развитие пассажирских судов прибрежного плавания – титульный проект Украинской морской партии Сергея Кивалова». URL: <http://www.slovo.odessa.ua/main/12160-svetlana-osaulenko-razvitie-passazhirskih-sudov-pribrezhnogo-plavaniya-titulnyu-proekt-ukrainskoj-morskoj-partii-sergeya-kivalova.html#ixzz4jl6oS3kk>
 15. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів: Закон України від 01.06.2010 р. // Відомості Верховної Ради України. 2010. № 30. Ст. 400.
 16. Додін Є. В. Митне регулювання траншшипменту // Митна справа. 2010. № 6. С. 26-31.
 17. Про особливості здійснення обробки й оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять: Проект Закону України. URL: www.singlewindow.org
 18. Подцерковний О. П., Сіюшов Д. Ю. Законодавчі проблеми траншшипменту в контексті розвитку морських портів України // Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. пр. 2013. Вип. 72. С. 483-489.
 19. Порт-хаб. URL: <http://www.tmbcl.ru/faq/glossary/port-hab>
 20. Рей С. Траншшипмент в Східному Середземномор'ї // Порты Украины. 2010. №10. С. 30-33.
 21. Опанчук Б. А. Траншшипмент как перспективное направление развития контейнерных перевозок // Економічні інновації: зб. наук. пр. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2010. Вип. 41. С. 168-173.
 22. Михайлова В. Траншшипмент как зеркало транспортных проблем // Порты Украины. 2010. №8. С. 36-39.
 23. Роттердам увеличивает скидки чтобы привлечь траншшипмент. URL: http://romashko.com.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=3322:2015-11-11-19-35-04&catid=14:2013-12-25-08-51-48&Itemid=87

24. Васьков Ю. Траншипмент играет важную роль в борьбе за транзит. URL: <http://transport-journal.com/news/yuryj-vaskov-transshypment-yhraet-vazhnuyu-rol-v-bor-be-za-tranzyt/>
25. Карпов Д. Об инвестпроектах // Что ожидает порты региона? 7 мнений экспертов. URL: <http://slovo.odessa.ua/economic/10704-chto-ozhidaet-porty-regiona-7-mneniy-ekspertov.html>
26. Портовые сборы в Украине повышаются с 2007 года. URL: <http://korrespondent.net/business/economics/3702173-vysokye-sbory-v-portakh-ukrayny-sderzhyvauit-ee-eksportnyi-potentsyal-ekspert>
27. Зниження портових зборів на 20% – лише перші кроки, – Гройсман. URL: https://ua.censor.net.ua/news/454558/znyjennya_portovyh_zboriv_na_20_lyshe_pershi_kroky_groyisman
28. Васьков Ю. О коммерциализации портов / Что ожидает порты региона? 7 мнений экспертов. URL: <http://slovo.odessa.ua/economic/10704-chto-ozhidaet-porty-regiona-7-mneniy-ekspertov.html>
29. Крыжановский С. О новых технологиях перевалки и импортном грузопотоке / Что ожидает порты региона? 7 мнений экспертов. URL: <http://slovo.odessa.ua/economic/10704-chto-ozhidaet-porty-regiona-7-mneniy-ekspertov.html>
30. Державне підприємство «Морський торговельний порт «Южний». Акваторія. URL: <http://www.port-yuzhny.com.ua/akvatoriya>

