


<https://doi.org/10.15407/econlaw.2020.04.024>

УДК 346.7

Е. М. ДЕРКАЧ, канд. юрид. наук, доцент,
доцент кафедри конституційного, міжнародного і кримінального права
Донецький національний університет імені Василя Стуса, м. Вінниця, Україна
 orcid.org/0000-0002-6673-589X

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Ключові слова: транспортна система, інфраструктура, концесія, державно-приватне партнерство, морський порт.

Висвітлено основні проблеми розвитку транспортної системи України, визначено напрями розвитку законодавства стосовно цього питання. Зазначено, що наразі геополітичні конфлікти, необхідність забезпечення світової торгівлі, пандемія, спричинена COVID-19, вплинули на глобальні ланцюги поставок, зумовили трансформацію традиційних підходів щодо організації та здійснення господарської діяльності на користь цифровізації. Наголошено, що серед пріоритетних завдань є розвиток вітчизняного законодавства щодо державно-приватного партнерства у сфері транспорту, застосуванням моделі території пріоритетного розвитку для розвитку портів, логістичних хабів в Україні із застосуванням стимулювальних заходів нефіскального характеру. Необхідна збалансована правова політика, яка дозволить врахувати інтереси держави, приватного інвестора, суспільства, довкілля та створити необхідне правове підґрунтя для сталого розвитку транспортної системи України.

Постановка проблеми. Україна є логістичним хабом, що забезпечує потреби економіки та дає змогу реалізувати експортний і транзитний потенціал. Утім, за оцінками Міжнародної торгової палати, наразі використовується лише 25—30 % транзитного потенціалу країни. Останніми роками спостерігається падіння як транзитних вантажо-перевезень залізницею (–55 % за 2013—2019 рр., з 32 млн т у 2012 р. до 14 млн т у 2019 р.), так і падіння перевалки транзитних вантажів у морських портах (–62 % за 2013—2019 рр., з 35 млн т у 2012 р. до 11 млн т у 2019 р.). Україна знаходиться на перетині найбільших міжнародних транспортних коридорів. Зокрема, через територію України проходять два мультимодальні коридори Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та один маршрут Транспортного коридору Європа—Кавказ—Азія (ТРАСЕКА). Україна також приєдналася до співробітництва в рамках ініціативи «Один пояс — один шлях». Значні вигоди може принести не лише приєднання до наявних шляхів Балтійсько-Чорноморського коридору, але й створення нових, зокрема проєкту E-40, що передбачає створення річкового шляху від Чорного до Балтійського моря; Угоди про Спільний авіаційний прос-

Цитування: Деркач Е.М. Правове забезпечення сталого розвитку транспортної системи України. *Економіка та право*. 2020, № 4. С. 24—34. <https://doi.org/10.15407/econlaw.2020.04.024>

тір з ЄС; Угоди про входження до «формату 16 + 1» та ін. [1].

Геополітичні конфлікти, необхідність забезпечення світової торгівлі, пандемія, спричинена *COVID-19*, вплинули на глобальні ланцюги поставок, зумовили трансформацію традиційних підходів щодо організації та здійснення господарської діяльності на користь цифровізації. У нових економічних умовах відбувається уберізація у сфері транспорту, з'являється новий формат управління логістичними процесами — логістика 4 покоління (*4PL*), розробляються проекти масштабних транспортних хабів, обговорюється розбудова інфраструктури смартпортів нового покоління [2]. В умовах перегляду Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, Європейського Зеленого Курсу, транспортна система України має відповідати глобальним викликам, забезпечувати синергію усіх видів транспорту.

Однак низка невирішених питань, зокрема правового характеру, гальмують сталий розвиток транспортної системи, серед яких ухвалення законопроектів «Про залізничний транспорт», «Про внутрішній водний транспорт», «Про мультимодальні перевезення», демонополізація ринку залізничних перевезень, ринку лоцманських послуг, створення незалежного регулятора у сфері транспорту (Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту) з метою прозорого формування та регулювання тарифів на послуги монополій у сфері транспорту, неефективне державне регулювання аеропортових і портових зборів, низький рівень контейнеризації (загальний рівень контейнеризації перевезень вантажів в Україні становить 1 %, у країнах ЄС рівень контейнеризації становить 30—50 %), відсутність розвиненої інфраструктури для здійснення інтермодальних та мультимодальних перевезень, а також стратегії розвитку мультимодальних перевезень [3].

Наведене зумовлює необхідність дослідження правових питань сталого розвитку транспортної системи України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичну основу цього дослідження заклали такі відомі вчені, як О.М. Вінник, О.А. Беяневич, В.В. Гришко, Р.А. Джабраїлов, Г.Л. Зна-

менський, Д.М. Задихайло, О.В. Клепікова, В.К. Мамутов, В.А. Устименко та ін. Однак у сучасних умовах господарювання правові питання розвитку національної транспортної системи потребують переосмислення та відповідного дослідження.

Метою наукової статті є виявлення проблемних питань сталого розвитку транспортної системи України та визначення напрямів удосконалення відповідного законодавства.

Виклад основного матеріалу. Чинною Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р, передбачено, що транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. Транспортна система України межує з Транс'європейською транспортною мережею, але поки що спостерігається низький рівень її інтегрованості та загальне технологічне відставання від *TEN-T*. Для транспортної галузі це виражено у зменшенні транзитних перевезень через Україну, кількості заходів суден в її порти, неспроможності надавати якісні транспортні послуги з експортних перевезень. Що має негативний вплив на конкурентоспроможність та ефективність національної економіки [4]. Наразі, відповідно до Національної транспортної стратегії України, експертами французької компанії *Egis* та німецької компанії *AplusS* (проєкту технічної допомоги ЄС) розроблена «Національна транспортна модель та Майстер-план» з метою створення сучасного транспортного сектору в Україні, створення національної моделі мультимодального транспорту, що охопить усі види транспорту з урахуванням досвіду інших країн та зосередження на таких цілях: забезпечити мобільність людей і товарів у найкращих соціальних та безпечних умовах; забезпечити планування якісної інфраструктури з прийнятними економічними умовами; дозволити оптимальне використання потужностей наявної транспортної інфраструктури; сприяти оперативній гармонізації та модальності між різними видами транспорту; сприяти здійсненню транспортної діяльності відповідно до екологічних вимог та зміни клімату тощо. Цей

інструмент спрямований на посилення можливостей транспортної політики щодо розвитку стійкого, безпечного, доступного, інклюзивного, швидкого і технологічно інноваційного транспортного сектору та інфраструктури. Однією із можливостей транспортної моделі має стати обґрунтування інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури [5].

Сталий розвиток транспортної галузі і створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг залежить від удосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним секторами, органами державної влади та органами місцевого самоврядування з метою збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі. У Зеленій книзі ЄС з державно-приватного партнерства зазначається, що викликом внутрішньому ринку є сприяння розвитку державно-приватного партнерства в умовах ефективної конкуренції та юридичної ясності [6].

Відповідно до глави 7 «Транспорт» Розділу V («Економічне та галузеве співробітництво») Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, сторони докладають зусиль для посилення основних транспортних зв'язків між територіями Сторін з метою сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації чинних стандартів та політики з наявними в ЄС, покращення транспортної мережі та модернізації інфраструктури. Співробітництво у галузі транспорту включає розвиток сталої національної транспортної політики, що охоплює всі види транспорту, зокрема з метою забезпечення ефективних і безпечних транспортних систем, і сприяє інтеграції ініціатив у сфері транспорту в інші напрями політики; розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з *TEN-T*, та удосконалення інфраструктурної політики з метою кращого визначення й оцінки інфраструктурних проєктів щодо різних видів транспорту; сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій під час управління й використання усіх видів транспорту, а також підтримка інтермодальності та співробітництва у використанні космічних

систем і впровадженні комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення (ст. 369). Відповідно до Додатку XXXIII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію, сторони співпрацюватимуть з метою подальшого розвитку транспортних сполучень, зокрема через: співробітництво у рамках Транспортної панелі Східного партнерства, орієнтованої на результат постійного співробітництва у сфері транспорту між ЄС, Україною та країнами Східного Партнерства; обмін передовим досвідом з питань фінансування проєктів (інфраструктурні і горизонтальні заходи), у тому числі державно-приватного партнерства, відповідного законодавства і плати за користування.

Державно-приватне партнерство є ключовим механізмом реалізації політики модернізації економіки України, вирішення важливих соціально-економічних проблем. Висока ефективність державно-приватного партнерства як форми взаємодії держави та бізнесу доведена досвідом багатьох країн світу [7].

У науковій літературі термін «державно-приватне партнерство» розглядається як у вузькому, так і в широкому розумінні. Так, О.М. Вінник пропонує визначення державно-приватного партнерства як інституційного та організаційного альянсу між державою та бізнесом з метою реалізації суспільно значущих проєктів та програм у широкому спектрі галузей промисловості та областей наукових досліджень [8].

Термін державно-приватне партнерство не визначено у законодавстві ЄС. Зелена книга розрізняє два типи державно-приватного партнерства: 1) державно-приватного партнерства договірної характеру — партнерство базується винятково на договірних зв'язках і може входити у сферу дії європейських директив щодо державних закупівель; 2) державно-приватного партнерства інституційного характеру — передбачається співпраця в межах окремого суб'єкта господарювання та може призвести до створення спеціальної організації, що утримується спільно державним та приватним сектором, або управління державною установою приватним оператором [9].

Розвиток державно-приватного партнерства як співпраця між публічним і приватним секторами є перспективним механізмом залучення інвестицій [10, с. 203—205].

Правову основу державно-приватного партнерства у сфері транспорту складають нормативно-правові акти загального та спеціального характеру, а також міжнародні акти (Господарський кодекс України, Цивільний кодекс України, Податковий кодекс України, Земельний кодекс України, Закони України «Про державно-приватне партнерство», «Про концесії», «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг», «Про оренду державного та комунального майна», «Про управління об'єктами державної власності», «Про публічні закупівлі», «Про захист економічної конкуренції», «Про інвестиційну діяльність», «Про міжнародне приватне право», «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень», «Про морські порти України», «Про внесення змін до деяких законів України щодо усунення регуляторних бар'єрів для розвитку державно-приватного партнерства та стимулювання інвестицій в Україні» тощо), низка підзаконних нормативно-правових актів (зокрема постанова Кабінету Міністрів України від 11.04.2011 № 384 «Про деякі питання організації здійснення державно-приватного партнерства»; постанова Кабінету Міністрів України від 22.07.2020 № 621 «Про затвердження Порядку повернення концесіодавцю об'єкта концесії після припинення дії концесійного договору»; постанова Кабінету Міністрів України від 01.07.2020 № 541 «Про затвердження Порядку заміни приватного партнера (концесіонера) за договором, укладеним в рамках державно-приватного партнерства (концесійним договором)»; постанова Кабінету Міністрів України від 16.02.2011 № 232 «Про затвердження Методики виявлення ризиків здійснення державно-приватного партнерства, їх оцінки та визначення форми управління ними»; постанова Кабінету Міністрів України від 12.08.2020 № 706 «Про затвердження Методики розрахунку концесійних платежів»; наказ Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України від 26.05.2020 № 986 «Про затвердження Порядку подання державними партнерами (концесіодавцями) щорічного звіту про виконання договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, у тому числі концесійного договору» тощо); а також Директива ЄС 2014/23/EU щодо укладення концесійних контрактів, Директива 2014/24/

EU щодо державних закупівель, міжнародних договорів.

Законом України від 01.07.2010 № 2404-VI «Про державно-приватне партнерство» державно-приватне партнерство визначається як співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних державних органів, що згідно із Законом України від 21.09.2006 № 185-V «Про управління об'єктами державної власності» здійснюють управління об'єктами державної власності, органами місцевого самоврядування, Національною академією наук України, національними галузевими академіями наук (державні партнери) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, установ, організацій (приватних партнерів), що здійснюється на основі договору в порядку, встановленому цим Законом та іншими законодавчими актами, та відповідає ознакам державно-приватного партнерства, визначеним цим Законом» (абз. 1 ч. 1 ст. 1).

Як зазначають В.А. Устименко та Р.А. Джабраїлов, ухвалення Закону про державно-приватне партнерство — це крок уперед у зближенні влади та бізнесу, створення правових передумов для залучення приватного капіталу у сферу публічних інтересів [11]. Проте Закон має і певні недоліки. Як зазначає О.М. Вінник, лаконізм Закону України про державно-приватне партнерство (неможливість закріплення ним основних ознак державно-приватного партнерства), його неузгодженість з іншими актами законодавства, що регулюють подібні відносини партнерства (концесійні, державні закупівлі), ігнорування низки важливих для державно-приватного партнерства відносин (інституційного державно-приватного партнерства, державних закупівель як виду державно-приватного партнерства, вимог до договорів державно-приватного партнерства та інших засобів саморегулювання цих відносин, співвідношення державного регулювання та саморегулювання у сфері державно-приватного партнерства, системи та принципів взаємодії органів, уповноважених вирішувати питання, пов'язані з державно-приватним партнерством, тощо) стримує розвиток відносин державно-приватного партнерства [12].

За змістом ст. 4 Закону, однією зі сфер застосування державно-приватного партнерства

є будівництво та/або експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури (ч. 1).

Відповідно до Закону України від 24.11.2015 № 817-VIII «Про внесення змін до деяких законів України щодо усунення регуляторних бар'єрів для розвитку державно-приватного партнерства та стимулювання інвестицій в Україні» ознаками державно-приватного партнерства є: 1) надання прав управління (користування, експлуатації) об'єктом партнерства або придбання, створення (будівництво, реконструкція, модернізація) об'єкта державно-приватного партнерства з подальшим управлінням (користуванням, експлуатацією), за умови прийняття та виконання приватним партнером інвестиційних зобов'язань відповідно до договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства; 2) довготривалість відносин (від 5 до 50 років); 3) передача приватному партнеру частини ризиків у процесі здійснення державно-приватного партнерства; 4) внесення приватним партнером інвестицій в об'єкти партнерства із джерел, не заборонених законодавством.

Згідно зі ст. 5 Закону України «Про державно-приватне партнерство» основними договірними формами, у яких можуть бути реалізовані проекти державно-приватного партнерства (далі ДПП), є концесія, управління майном (виключно за умови передбачення у договорі, укладеному у рамках державно-приватного партнерства, інвестиційних зобов'язань приватного партнера), спільна діяльність та інші договори (за умови, що такі договори відповідають сутності (ознакам) державно-приватного партнерства). Сторони не обмежені у можливості реалізувати такий проект на підставі змішаного договору, який міститиме елементи різних договорів. Отже, чинне законодавство не обмежує державного та приватного партнера у виборі договірної форми, у якій буде реалізований кожен окремих проект. Натомість, спираючись на принципи здійснення державно-приватного партнерства, правова форма, обрана для реалізації проекту, повинна не тільки забезпечити фінансову привабливість і безпеку для інвестора та держави, але й сприяти досягненню позитивної мети — удосконалювати стратегічну

сферу економіки, у якій реалізується цей проект [13].

Основною правовою формою державно-приватного партнерства залишається договір концесії. За даними Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, концесійні договори як форма здійснення державно-приватного партнерства становлять близько 80 % від загальної кількості договорів у зазначеній сфері [13].

20.10.2019 набув чинності Закон України від 03.10.2019 № 155-IX «Про концесію», п. 11 ч. 1 ст. 1 якого передбачено, що концесія — *форма здійснення державно-приватного партнерства* (курсив мій — Е. Д.), що передбачає надання концесієдавцем концесіонеру права на створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт і технічне переоснащення), та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом концесії, та/або надання суспільно значущих послуг у порядку й на умовах, визначених концесійним договором, а також передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції.

На відміну від визначення договору концесії, яке містилося в попередній редакції 1999 р., згідно зі ст. 1 Закону України від 03.10.2019 № 155-IX «Про концесію» (нова редакція) концесійний договір — договір між концесіонером та концесієдавцем, який визначає порядок та умови реалізації проекту, що здійснюється на умовах концесії.

Хоча чинний Закон про концесії не містить чіткої видової класифікації концесійних договорів, виходячи з наведеного переліку об'єктів, які можуть бути передані у концесію в межах ДПП, загальноприйнятим є такий розподіл: *brown-field* — концесія на експлуатацію та/або реконструкцію наявних об'єктів; *green-field* — концесія на будівництво нових об'єктів.

Залежно від джерела отримання доходу концесіонера концесію умовно можна поділити на дві групи: 1) концесії, у яких концесіонер отримує плату переважно від користувачів послуг (*user-pay*) (об'єкти, що генерують значні прибутки: порти, аеропорти); 2) концесії, у яких концесіонер отримує певну частину плати від держави (*government-pay*) (високозатратні проекти, які не здатні генерувати достатню

кількість доходу, щоб бути рентабельними без отримання платежів від держави (більшість автодоріг). В обох випадках суть концесії не змінюється: держава наймає приватного оператора для проектування, будівництва / реконструкції та експлуатації певних об'єктів інфраструктури без гарантії окупності інвестицій, вкладених приватним оператором. Тільки в одному випадку оплату за свої послуги концесіонер отримує від користувачів, а в іншому — частково від користувачів, а частково від держави. Проте оплата платежів державою завжди прив'язана до певних КРІ концесіонера, невиконання яких унеможлиблює отримання оплати, що значно стимулює ефективність останнього. Натомість класичні проекти державно-приватного партнерства характеризуються тим, що держава перебирає на себе більшість операційних ризиків та в деяких випадках гарантує приватному оператору окупність інвестицій [14].

Незважаючи на те, що договір оренди не зазначений безпосередньо як одна з форм реалізації державно-приватного партнерства у Законі України «Про державно-приватне партнерство», державний і приватний партнери можуть обрати таку договірну форму для регулювання відносин за умови відповідності такого договору загальним ознакам державно-приватного партнерства, що визначено ч. 1 ст. 1 Закону України «Про державно-приватне партнерство».

Ще однією можливою формою здійснення державно-приватного партнерства є договір управління майном відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо усунення регуляторних бар'єрів для розвитку державно-приватного партнерства та стимулювання інвестицій в Україні». Обов'язковою умовою такого договору є наявність інвестиційних зобов'язань приватного партнера. Проте у чинному законодавстві наразі відсутні норми, які б визначали особливості правовідносин управління майном як однієї з форм реалізації державно-приватного партнерства, відсутня успішна практика реалізації проектів з управління майном в Україні [15].

Одна з галузей національної економіки, де є приклади вдалої реалізації проектів державно-приватного партнерства, — портова галузь. Необхідність модернізації та розвитку порто-

вої інфраструктури постала вже давно, оскільки усі вітчизняні морські порти (окрім кількох приватних терміналів, побудованих на новій території вже за часів незалежності України) функціонують на базі державної портової інфраструктури, яка була створена ще за радянських часів і потребує повної модернізації, а отже, інвестування [16].

З ухваленням нового Закону України «Про концесії» було внесено зміни до законів України, зокрема розділу 5 Закону України від 17.05.2012 № 4709-VI «Про морські порти України». Так, встановлено, що приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності на території морського порту здійснюється на підставі концесійних договорів, договорів про спільну діяльність, договорів оренди, інших видів інвестиційних договорів, що укладаються на основі спеціальних процедур, визначених законами України (ч. 1 ст. 26), а також, що об'єктами державно-приватного партнерства, зокрема концесії, можуть бути причали, пірси, берегоукріплювальні, берегозахисні споруди та інші види причальних споруд, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, у тому числі ті, що забезпечують діяльність двох або більше портових операторів, за умови забезпечення приватним партнером / концесіонером вільного доступу таких користувачів до відповідного об'єкта на умовах, визначених договором у рамках державно-приватного партнерства / концесійним договором (абз. 1 ч. 2 ст. 23 Закону).

Перші проекти залучення приватних інвестицій у портову галузь з'явилися ще на початку 1990-х рр. в Одеському морському торговельному порту. Спроби іноземних інвесторів державно-приватного партнерства у формі оренди вже були в Україні. Так, у кінці травня — на початку червня 2018 р. було заплановано конкурс на оренду терміналів в порту Чорноморськ. Основним претендентом на перемогу в тендері вважався один із найбільших світових портових операторів — гонконгська компанія *Hutchison Ports*. Метою компанії була концесія порту і створення на його базі міжнародного вантажного хаба між Європою та Азією, що спеціалізується на обробленні кон-

тейнерів. Компанія оперує 52 високотехнологічними терміналами в 26 країнах світу, найбільші в Європі контейнерні термінали *Hutchison Ports* — у Барселоні і Роттердамі (основний транзитний хаб компанії в Європі, до якого прибуває значна частина товарів з Китаю та інших країн) [17].

Ухвалення нового Закону України «Про концесію» у 2019 р. з урахуванням міжнародної практики сприяло зростанню зацікавленості приватних інвесторів щодо партнерства з державою. 12.09.2019 було офіційно оголошено про початок проведення конкурсів щодо пілотних проектів концесії у портовій галузі. Пілотні концесійні проекти в морських портах в 2020 р. — концесія Херсонського морського торгового порту строком на 30 років, а також концесія Державного підприємства «Стивідорна компанія порту «Ольвія»» строком на 35 років. Переможцем концесійного конкурсу став українсько-швейцарській консорціум ТОВ «Рісоіл-Херсон», що дасть змогу: залучити близько 300,0 млн грн прямих інвестицій у розвиток морського порту, залучити 18,0 млн грн на розвиток місцевої інфраструктури м. Херсон, а державі отримувати не менше 12,0 млн грн щорічних концесійних платежів. 04.02.2020 Шостий апеляційний суд Києва зупинив дію наказу про затвердження результатів концесійного конкурсу та визначення переможця конкурсу на концесію Херсонського порту, проте Міністерство інфраструктури успішно оскаржило рішення суду [18].

24.01.2020 переможцем концесійного конкурсу в морському порту «Ольвія» стала *QTerminals* (провідний портовий оператор Держави Катар), що допоможе залучити протягом п'яти років 3,4 млрд грн прямих іноземних інвестицій у розвиток морського порту «Ольвія», отримувати не менше 82,0 млн грн щорічних концесійних платежів, залучити 80,0 млн грн на розвиток інфраструктури м. Миколаїв (можливість інвестувати близько 120 млн дол. США у розвиток порту, з оновленням доріг, будівель, електромереж на території порту, будівництвом зернових терміналів) [19]. Водночас майно залишається в державній власності та по завершенню терміну дії концесійних договорів передається державі з усіма об'єктами, побудованими та модернізованими інвестором за період його роботи. Планується передавання в концесію майна ДП «Чорноморський

морський торговельний порт», ДП «Бердянський морський торговельний порт», ДП «Маріупольський морський торговельний порт», а також ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт», ДП «Скадовський морський торговельний порт», ДП «Усть-Дунайський морський торговельний порт» [20].

Також визначним етапом розвитку у портовій галузі стало придбання арабською корпорацією *DP World* (ОАЕ), що належить до найбільших портових операторів світу (150 компаній у 50 країнах, серед яких 78 морських терміналів, мережа логістичних парків (у т. ч. му числі найбільший індустріальний парк світу *Jebel Ali Free Zone*, залізничні компанії), 51 % акцій компанії ТІС — Контейнерний термінал в порту «Південний» Одеської області. Контейнерний термінал ТІС є найглибководнішим терміналом в Україні, що об'єднує п'ять спеціалізованих морських терміналів в акваторії порту «Південний». Підписання угоди є однією з п'яти найбільших угод *M&A* з іноземним інвестором в українській інфраструктурній галузі. Контейнерний термінал ТІС обрано після комплексної оцінки за десятком критеріїв, основні — потужна залізнична інфраструктура, динаміка зростання, великі власні території. Укладення угоди сприятиме поліпшенню глобальної мережі поставок, за прикладом найбільшої вільної економічної зони *Jebel Ali Free Zone* планується створення на території індустріального парку [3].

Еволюція морських портів, особливо тих, які обробляють контейнерні вантажі, призводить до створення складнішої системи зв'язків між учасниками порту, тому можна виділити декілька поколінь портів: 1) розвантажувально-навантажувальний порт (до 1960-х рр.); 2) індустріальні порти (до 1980-х рр.); 3) логістичні порти (після 1980 р.) [21].

Польський дослідник Я. Семенов запропонував нову класифікацію портів, виділивши п'ять категорій сучасних портів і зазначивши трансформацію портів з «порту як вантажно-стивідорної системи» в «порт як логістичний центр» [22]. Підвищення вимог для портів четвертого покоління також охоплює вимоги безпеки щодо функціонування портів і портових логістичних центрів, розвиток логістичної функції як розширення функцій порту, а також створення безмитних зон та логістичних парків біля портів (логістика є частиною

морського ланцюга поставок), повітряного перевезення цінних вантажів та вантажів, що вимагають швидкої доставки. Також удосконалені безмитні зони як логістичні парки біля портів. Уже пропонуються до обговорення концепції розвитку морського порту п'ятого та шостого покоління [23].

Отже, актуальним питанням стає формування нового покоління смартпортів із забезпеченням упровадження інноваційних технологій, а саме: штучний інтелект, Інтернет-мережі та блокчейн для покращення своєї продуктивності (за прикладом порту Роттердам) [24].

Щодо процесів діджиталізації у сфері транспорту, варто підтримати думку Д.М. Задихайла, який зазначає, що завдання господарсько-правової політики держави полягає у формуванні правового господарського порядку на засадах контролю, розподілу, балансування та гармонізації приватних економічних владних відносин у сфері господарювання з метою забезпечення економічного народовладдя, необхідності в сучасних умовах господарювання розподілу економічної влади між суб'єктами економічних відносин — носіями як публічних (держави, територіальних громад), так і приватних інтересів (насамперед суб'єктів бізнес-діяльності, їх саморегульованих організацій), встановлення відносин державно-приватного партнерства з недержавними суб'єктами господарювання [25, с. 8—10].

Узгодження публічних (суспільства загалом, його економічної сфери, типових інтересів більшості — споживачів електронних послуг) та приватних інтересів (зокрема представників цифрового бізнесу) шляхом поєднання публічно-правового та приватно-правового регулювання, державного регулювання та саморегулювання — усе це в комплексі має забезпечити соціальне спрямування і цифровізації, і цифрової економіки [26].

Слід підтримати позицію О.М. Вінник, що правовий господарський порядок (як закріплено в ст. 5 Господарського кодексу України) має формуватися на основі оптимального поєднання ринкового саморегулювання економічних відносин суб'єктів господарювання (цифрового бізнесу, зокрема) та оптимального державного регулювання макроекономічних

процесів, виходячи з конституційної вимоги відповідальності держави перед людиною за свою діяльність, за забезпечення соціального спрямування вітчизняної економіки та дійсно економічного народовладдя [25, с. 8—10], що є і вельми актуальним в умовах цифровізації основних сфер суспільного буття.

Висновки. Розвиток сучасної транспортної інфраструктури на засадах сталого розвитку вимагає застосування інтегрованого підходу з метою забезпечення балансу інтересів держави, приватного інвестора, суспільства. Державна політика щодо формування національної транспортної моделі має забезпечувати поєднання потенціалу та можливостей усіх видів транспорту на основі конкурентно-партнерських засад під час організації та здійснення перевезень, застосування інноваційних технологій та створення сприятливого інвестиційного клімату задля залучення України у міжнародну логістику доставки товарів у рамках розвитку міжнародних транспортних маршрутів. Пріоритетним напрямом у формуванні сучасної національної транспортної моделі на засадах сталого розвитку є розвиток вітчизняного законодавства щодо державно-приватного партнерства для всіх видів транспорту, з регламентацією інших форм державно-приватного партнерства, зокрема оренди, договору про спільну діяльність, інфраструктурні облигації тощо.

Для вирішення зазначених вище проблем модернізації інфраструктури держава має стати медіатором, гарантом захисту прав інвесторів щодо створення умов для використання державно-приватного партнерства з метою залучення інвестицій у сферу транспорту. На основі аналізу зарубіжного досвіду є доцільним застосувати модель території пріоритетного розвитку для портів, логістичних хабів в Україні із застосуванням нефіскальних стимулювальних заходів, зокрема спрощення реєстрації, отримання земельної ділянки тощо, шляхом ухвалення відповідного закону. Досліджувані проблеми не є вичерпними, тому запропоновані варіанти їхнього вирішення залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути основою для подальших наукових досліджень.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Національна економічна стратегія України 2030. *Центр економічного відновлення, Український інститут майбутнього*. URL: https://nes2030.org.ua/?fbclid=IwAR2n7HwFWa2nptw7alD__If6j8neTGLRaMJOXyV1OQcmCf34NHsjAXiw9YM#rec246061582 (дата звернення: 06.11.2020).
2. The Impact of COVID-19 on Logistics. International Finance Corporation. World Bank Group. URL: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5 (дата звернення: 09.10.2020).
3. Море возможностей. Гигант из ОАЭ покупает терминал в Одесской области. Наши порты нарашхват. Что происходит? *Ліга. Бизнес*. 14.02.2020. URL: <https://biz.liga.net/all/transport/article/gigant-iz-oe-rokupaet-terminal-v-odesskoj-oblasti-nashi-porty-narashvat-chto-proishodit> (дата звернення: 09.10.2020).
4. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.
5. 19 травня 2020 року відбулося онлайн обговорення проекту Національної транспортної моделі України. *Офіційний портал Міністерства інфраструктури України*. 20.05.2020. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31865.html> (дата звернення: 09.10.2020).
6. Green Paper on public-private partnerships and Community law on public contracts and concessions. *EUR-Lex. Access to European Union Law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52004DC0327> (дата звернення: 09.10.2020).
7. Державно-приватне партнерство (Public-Private Partnerships). *Офіційний портал Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/content/erzhavnoprivatne-partnerstvo-publicprivate-partnerships.html> (дата звернення: 09.10.2020).
8. Вінник О.М. Проблеми правового регулювання корпоративних і партнерських відносин. Київ: НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2010. 166 с.
9. Summary on Green Paper on public-private partnerships and Community law on public contracts and concessions. *EUR-Lex. Access to European Union Law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM%3A122012#:~:text=The%20Green%20Paper%20distinguishes%20two,PPPs%20of%20an%20institutional%20nature> (дата звернення: 09.10.2020).
10. Гришко В.В. Державно-приватне партнерство як механізм залучення інвестицій. *Другі наукові читання пам'яті академіка В.К. Макутова* (м. Київ, 3 липня 2020 р.). Наук. ред. В.А. Устименко. Київ: НАН України; ДУ «ІСПД імені В.К. Макутова НАН України», 2020. 336 с.
11. Устименко В., Джабраїлов Р. Проблеми та перспективи впровадження державно-приватного партнерства у відносини у сфері господарювання. *Схід*. 2011. № 1 (108). С. 175—178.
12. Вінник О.М. Публічно-приватне партнерство: вдосконалення правового регулювання з урахуванням досвіду ЄС. *Міжнародне право розвитку: сучасні тенденції та перспективи*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 червня 2015). Нац. ун-т «Одеська юридична академія». Кафедра міжнар. права та міжнар. відносин. Одеса, 2015. С. 8—13.
13. Максимчук К. Що стоїть на заваді концесіонерам? *Юридична газета online*. № 37 (691). 2019. 10 вересня. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/derzhavnoprivatne-partnerstvo/shcho-stoyit-na-zavadi-koncesioneram.html> (дата звернення: 09.10.2020).
14. Новікова І. Що змінилося після прийняття закону про концесії? *Юридична газета online*. № 1(707). 2020. 21 січня. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/derzhavnoprivatne-partnerstvo/shcho-zminilosyapriynuyattya-zakonu-pro-koncesiyi.html> (дата звернення: 09.10.2020).
15. Реалізація проектів державно-приватного партнерства в Україні. ДПП як механізм ефективної співпраці між державою та приватними партнерами у галузі інфраструктури. PPP Management Office SPILNO. Практичний посібник. 2017. *Офіційний портал Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%9F%D0%BE%D1%81%D1%96%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D0%BA%20%D0%A0%D0%B5%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F%20%D0%94%D0%9F%D0%9F%20%D0%B2%20%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D1%96.pdf> (дата звернення: 09.10.2020).
16. Кифак О. Державно-приватне партнерство у портах: міф чи реальність? *Юридична газета online*. 2020. 8 січня. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/derzhavnoprivatne-partnerstvo/derzhavnoprivatne-partnerstvo-u-portah-mif-chi-realist.html> (дата звернення: 09.10.2020).
17. Репортаж из главного порта Европы. Hutchison Ports идет в Украину. Как устроен ее бизнес? *Ліга. Бизнес*. 18.04.2018. URL: <https://biz.liga.net/ekonomika/transport/article/hutchison-ports-idet-v-ukrainu-kak-ustroen-ee-biznes> (дата звернення: 09.10.2020).
18. Фонд держмайна шукає інвесторів для трьох морпортів. *Економічна правда*. 2020. 17 лютого. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/02/17/657131> (дата звернення: 09.10.2020).
19. АМКУ дозволив концесію порту «Ольвія». *Економічна правда*. 2020. 27 лютого. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/02/27/657559/> (дата звернення: 09.10.2020).

20. Концесії в морських портах. *Інформаційний портал Адміністрації морських портів України*. URL: <http://investinports.com/concessions/> (дата звернення: 09.10.2020).
21. Ad hoc Intergovernmental Group of Port Experts, UNCTAD, Geneva 1990, Port marketing and the third generation port, TD/B C.4/AC.7/14, UNCTAD, Geneva 1991.
22. Semenov J. Kierunki strategiczne podwyższenia konkurencyjności polskich portów na tle wymogów UE, (in:). Wydawnictwo Kreos, Szczecin, 2003. 13 p. URL: <http://docplayer.pl/3650349-Kierunki-strategiczne-podwyzszenia-konkurencyjnosc-polskich-portow-na-tle-wymogow-ue.html> (дата звернення: 09.10.2020).
23. Kaliszewski A. Fifth and sixth generation ports (5GP, 6GP) — evolution of economic and social roles of ports. *Studia i Materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego*. 2017. № 14. <https://doi.org/10.26881/sim.2017.4.06>
24. What is a Smart Port? *Port Technology*. 9 August 2019. URL: <https://www.porttechnology.org/news/what-is-a-smart-port/> (дата звернення: 09.09.2020).
25. Задихайло Д.В. Правові засади формування та реалізації економічної політики держави: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Харків, 2013. 39 с.
26. Вінник О. Цифровізація в ракурсі державної економіко-правової політики. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 8. С. 61—70. <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.8.10>

Надійшла 06.11.2020

REFERENCES

1. Natsionalna ekonomichna stratehiia Ukrainy 2030. Tsentr ekonomichnoho vidnovlennia, Ukrainyskyi instytut maibutnoho. URL: https://nes2030.org.ua/?fbclid=IwAR2n7HwFWa2nptw7alD__If6j8neTGLRaMJOXYV1OQcmCf34NHsjAXiw9YM#rec246061582 [in Ukrainian].
2. The Impact of COVID-19 on Logistics. International Finance Corporation. World Bank Group. URL: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5 [in Ukrainian].
3. More vozmozhnostej. Gigant iz OAJe pokupaet terminal v Odesskoj oblasti. Nashi porty narashvat. Chto proishodit? Liga. Biznes. 14.02.2020. URL: <https://biz.liga.net/all/transport/article/gigant-iz-oae-pokupaet-terminal-v-odesskoj-oblasti-nashi-porty-narashvat-chto-proishodit> [in Russian].
4. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku: rozporiadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30.05.2018 No. 430-r. *Ofitsiyni visnyk Ukrainy*. 2018. No. 52. Art. 1848 [in Ukrainian].
5. 19 travnia 2020 roku vidbulosia onlain obhovorennia proektu Natsionalnoi transportnoi modeli Ukrainy. *Ofitsiyni portal Ministerstva infrastruktury Ukrainy*. 20.05.2020. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31865.html> [in Ukrainian].
6. Green Paper on public-private partnerships and Community law on public contracts and concessions. *EUR-Lex. Access to European Union Law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52004DC0327>
7. Derzhavno-pryvatne partnerstvo (Public-Private Partnerships). Ofitsiyni portal Ministerstva infrastruktury Ukrainy. URL: <https://mtu.gov.ua/content/erzhavnoprivatne-partnerstvo-publicprivate-partnerships.html> [in Ukrainian].
8. Vinnyk O.M. Problemy pravovoho rehuliuвання korporatyvnykh i partnerskykh vidnosyn. Kyiv: NDI pryvatnoho prava i pidpriemnytstva NAPrN Ukrainy, 2010. 166 p. [in Ukrainian].
9. Summary on Green Paper on public-private partnerships and Community law on public contracts and concessions. *EUR-Lex. Access to European Union Law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM%3A122012#:~:text=The%20Green%20Paper%20distinguishes%20two,PPPs%20of%20an%20institutional%20nature>
10. Hryshko V.V. Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak mekhanizm zaluchennia investytsii. Druhi naukovy chytannia pamiati akademika V.K. Mamutova (m. Kyiv, 3 lyupnia 2020 r.). Nauk. red. V.A. Ustymenko. Kyiv: NAN Ukrainy; DU "IEPD imeni V.K. Mamutova NAN Ukrainy", 2020. 336 p. [in Ukrainian].
11. Ustymenko V., Dzhabrailov R. Problemy ta perspektyvy vprovadzhennia derzhavno-pryvatnoho partnerstva u vidnosyny u sferi hospodariuvannia. *Skhid*. 2011. No. 1 (108). P. 175-178 [in Ukrainian].
12. Vinnyk O.M. Publichno-pryvatne partnerstvo: vdoskonalennia pravovoho rehuliuвання z urakhuvanniam dosvidu YeS. *Mezhdunarodnoe pravo razvitiia: sovremennye tendentsii i perspektivy: materialy mizhnar. nauk. -prakt. konf.* (m. Odesa, 17 chervn. 2015 r.). Nats. Un-t "Odes'ka Iurydychna akademiia". Kafedra mizhnar. prava ta mizhnar. vidnosyn. Odesa, 2015. P. 8-13 [in Ukrainian].
13. Maksymchuk K. Shcho stoit na zavadi kontsesioneram? *Yurydychna hazeta online*. No. 37 (691). 2019. 10 veresnia. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/derzhavnoprivatne-partnerstvo/shcho-stoyit-na-zavadi-koncesioneram.html> [in Ukrainian].
14. Novikova I. Shcho zminylosia pislia pryiniattia zakonu pro kontsesii? *Yurydychna hazeta online*. No. 1 (707). 2020. 21 sichnia. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/derzhavnoprivatne-partnerstvo/shcho-zminylosia-pislya-priynyattya-zakonu-pro-koncesiyi.html> [in Ukrainian].
15. Realizatsiia proektiv derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukraini DPP yak mekhanizm efektyvnoi spivpratsi mizh derzhavoiu ta pryvatnymy partneramy u haluzi infrastruktury. PPP Management Office SPILNO. Praktychni posibnyk. 2017. Ofitsiyni portal Ministerstva infrastruktury Ukrainy. URL: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%9F%D0>

- %BE%D1%81%D1%96%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D0%BA%20%D0%A0%D0%B5%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F%20%D0%94%D0%9F%D0%9F%20%D0%B2%20%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D1%96.pdf [in Ukrainian].
16. Kyfak O. Derzhavno-pryvatne partnerstvo u portakh: mif chy realnist? *Yurydychna hazeta online*. 2020. 8 sichnia. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/derzhavnoprivatne-partnerstvo/derzhavnoprivatne-partnerstvo-u-portah-mif-chi-realnist.html> [in Ukrainian].
 17. Reportazh iz glavnogo porta Evropy. Hutchison Ports idet v Ukrainu. Kak ustroen ee biznes? *Liga. Biznes*. 18.04.2018. URL: <https://biz.liga.net/ekonomika/transport/article/hutchison-ports-idet-v-ukrainu-kak-ustroen-ee-biznes> [in Russian].
 19. AMKU dozvoliv kontsesiiu portu "Olviia". *Ekonomichna pravda*. 2020. 27 liutoho. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/02/27/657559/> [in Ukrainian].
 20. Kontsesii v morskykh portakh. *Informatsiinyi portal Administratsii morskykh portiv Ukrainy*. URL: <http://investinports.com/concessions/> [in Ukrainian].
 21. Ad hoc Intergovernmental Group of Port Experts, UNCTAD, Geneva 1990, Port marketing and the third generation port, TD/B C.4/AC.7/14, UNCTAD, Geneva 1991.
 22. Semenov J. Kierunki strategiczne podwyzszenia konkurencyjności polskich portów na tle wymogów UE, (in:). Wydawnictwo Kreos, Szczecin, 2003. 13 p. URL: <http://docplayer.pl/3650349-Kierunki-strategiczne-podwyzszenia-konkurencyjnosc-polskich-portow-na-tle-wymogow-ue.html> [in Polish].
 23. Kaliszewski A. Fifth and sixth generation ports (5GP, 6GP) — evolution of economic and social roles of ports. *Studia i Materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego*. 2017. № 14. <https://doi.org/10.26881/sim.2017.4.06>
 24. What is a Smart Port? *Port Technology*. 9 August 2019. URL: <https://www.porttechnology.org/news/what-is-a-smart-port/>
 25. Zadykhailo D.V. Pravovi zasady formuvannia ta realizatsii ekonomichnoi polityky derzhavy: avtoref. dys. ... d-ra yuryd. nauk: 12.00.04. Kharkiv, 2013. 39 p. [in Ukrainian].
 26. Vinnyk O. Tsyfroviatsiia v rakursi derzhavnoi ekonomiko-pravovoi polityky. *Pidpriemnytstvo, gospodarstvo i pravo*. 2020. No. 8. P. 61-70. <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.8.10> [in Ukrainian].

Received 06.11.2020

E.M. Derkach

Vasyl' Stus Donetsk National University, Vinnytsia, Ukraine
orcid.org/0000-0002-6673-589X

ON LEGAL PROVISION OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF UKRAINE'S TRANSPORT SYSTEM

The article highlights the current problems of the transport system of Ukraine, as well as identifies areas for the development of relevant legislation. It is noted that current geopolitical conflicts, the challenges of world trade, the pandemic caused by COVID-19, have affected global supply chains, led to the transformation from traditional approaches for doing business to digital ones. It is highlighted that Ukraine as a logistics hub between the Europe and Asia faces the global economics challenges and needs to realize comprehensively its export and transit potential. However, according to the International Trade Administration data, only 25-30 % of the country's transit potential is currently used. In terms of the Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part, Ukraine's transport system should ensure synergy of all modes. The current trends for smart-port infrastructure development, uberization in the transport industry, new mode of logistics management — 4th generation logistics (4PL) are being discussed. The author emphasizes that the development of domestic legislation on public-private partnership is the priority task concerning transport industry. In addition, the author states that the priority development areas' model should be applied for developing ports and logistics hubs in Ukraine providing non-fiscal incentives. The researcher concludes that a balanced legal policy is needed, taking into account the interests of the state, private investors, the environment and society. In addition, the appropriate legal basis should be provided for the sustainable development of Ukraine's transport system. It is concluded that the priority tasks are as follows: The proposed steps are as follows: adopting the specific Laws of Ukraine "On Railway Transport"; "On Multimodal Transport", "On Inland Waterway Transport", forming an independent regulatory body for natural monopolies in the field of transport, providing fair economic competition in the field of rail freight transportation.

Keywords: transport system, infrastructure, concession, public-private partnership, seaport.