
МОРСЬКЕ ПРАВО



Андрущенко С. В.*

помічник судді Господарського суду

Одеської області,

аспірант кафедри морського

та митного права

Національного університету

“Одеська юридична академія”

(м. Одеса, Україна)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1209-3286>

***Sergiy Andrushchenko**, Assistant of a judge of the Economic Court of the Odessa region, Research Fellow of the Department of Maritime and Customs Law of National University “Odessa Academy of Law” (Fontanskaya Doroga St., 23, Odessa, Ukraine).

УДК 342.951; 656.613

DOI 10.26886/2524-101X.5.2018.4

СКЛАДОВІ ЛОГІСТИКИ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ: ОНОВЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

THE LOGISTICS COMPONENTS OF THE SEA PORTS OF UKRAINE: RENEWAL OF THE ORGANIZATIONALLY-LEGAL SUPPORT

ABSTRACT

The article is devoted to the research of factors, which have a significant impact on the increase of competitiveness and achievement of efficiency of logistic systems, which is part of the sea ports of Ukraine. From the competitiveness of the domestic transport system in the world market depends on the efficiency of the functioning of the ports, the level of their technological and technical equipment, the compliance of the management system and the development of the infrastructure with modern international requirements. Fleet and ports are an active part of a large and very dynamic competitive environment. The effectiveness of logistics systems with its own seaport structure is directly dependent on economic stability and the development of coastal

states, in the context of their well-functioning work, development and trade flows became more brisk. It is noted that there is a network of powerful seaports in Ukraine, where in general the logistical function is set at a rather high level, but there are a number of factors that still restrain the development of domestic ports and have a negative impact on their logistical attractiveness: the depreciation of the main capacities of Ukrainian ports, significant rates of harbor dues and overtime markups, low transshipment effectiveness, and the absence of hub ports, the need to introduce with single window processing technologies, significant updating of the program document of the industry: the Strategy and the Maritime Doctrine of Ukraine. The author notes that these and some other aspects of improving the organizational and legal mechanism of the work of the port industry in Ukraine are now on the agenda at the Ministry of Infrastructure and Administration of the Seaports of Ukraine and are most affected by the upgrade process. The results of such update should be expected in the near future, and we hope that they will finally introduce the Ukrainian port industry to the most powerful and competitive areas in the Black Sea region.

The key words: ports, seaports, logistics, port industry, renewal of legal regulation.

У Загальній частині Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженої Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р, (далі – Стратегія) зазначається, що морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури України з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Крім того, Стратегією визначено перелік основних завдань, що наразі постають перед портовою галуззю України. Успішне виконання останніх неможливе без налагодження сучасного механізму ефективної логістики морських портів, адже сучасна економіка дедалі більше набуває мережевого характеру, тобто являє собою сукупність самостійних, високоспеціалізованих та якісних з усіх точок зору сфер бізнесу, які під впливом головних компаній гнучко пов'язуються у різноманітні ланцюги постачань. Управління такими ланцюгами постачань є стратегією бізнесу, що забезпечує ефективне управління матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками для забезпечення синхронізації в розподілених організаційних структурах. У кожній ланці цих ланцюгів мають місце втрати часу, ресурсів, грошей, наприклад, через занадто довге зберігання, нераціональні доставки, очікування, непогодженого,

а тому й неточного планування. Саме з метою попередження таких негативних явищ у системах доставки та розподілу вантажів і послуг існує та розвивається система транспортної логістики.

Сьогодні логістика, з базуванням на інформаційних технологіях, стає у всьому світі найбільш ефективним інструментом управління господарюючими суб'єктами і бізнесом, оскільки дозволяє знизити вартість перевезень і прискорити оборотність фінансових ресурсів. Адже головний принцип логістичної системи – доставити вантаж до споживача вчасно і з оптимальними фінансовими, матеріальними та просторово-часовими витратами (Никитенко, 2009, с. 28).

Питання, пов'язані з правовим та організаційним забезпеченням ефективності логістичних ланцюгів, до яких включаються морські порти, розглядаються у спеціалізованій літературі досить часто, розгалужуючись за двома векторами: правничим (А. Дем'яненко, Ю. Драпайло, С. Ківалов, А. Мишко, В. Попелюк, О. Сергєєв) та економічним (О. Котлубай, О. Кібік, Ю. Неруш, П. Нікітенко, Т. Савенкова тощо). При цьому, комплексний аналіз організаційно-правових складових, що чинять системоутворюючий вплив на ефективність логістичної діяльності морських портів і визначають їх логістичну привабливість досі проведено не було. Це визначило мету даного дослідження та обумовило намагання визначити позитивні та такі, що досі потребують пильної уваги, аспекти відновлення портової могутності України як морської держави.

Термін “логістика” сьогодні одержує дедалі більшого поширення. Він має давньогрецьке походження і за тих часів означав “мислення, розрахунок, доцільність”, слово “логіст” (λόγος – “логос”) також позначало чиновника громадського самоврядування. Від греків цей термін перейшов до римлян, які розуміли його як “розподіл продуктів харчування”, а логістиками називали чиновників інтендантської служби в армії. До їх обов'язків належало управління та розподіл отриманих натуральних податків (Григорак, Казимирова, 2010, с. 25). У Візантії логістику вважали способом організації постачання армії та управління ним. Французький вчений А. Жоміні на початку XIX ст. трактував логістику як науку про управління перевезеннями, плануванням та постачанням військ. На початку XX ст. логістика була визнана військовою наукою (Неруш, 2006, с. 6).

Сьогодні дослідники визначають логістику як планування, організацію та контроль усіх видів діяльності з переміщення та

складування, які забезпечують проходження матеріального та пов'язаного з ним інформаційного потоків від пункту закупівлі сировини до пункту кінцевого споживання, а також як науку про сукупність різних видів діяльності, спрямованої на одержання необхідної кількості продукції у встановлений час у заздалегідь встановленому місці, в якому склалася потреба у цій продукції, або як науку про планування, реалізацію та контроль ефективних і ощадливих з погляду витрат операцій переміщення та зберігання матеріалів, напівфабрикатів і готової продукції, а також пов'язаної з ними інформації про поставку товарів від місця виробництва до місця споживання відповідно до вимог клієнтури (Хвищун, 2012; Визначення поняття логістики; Логістика; Короткий курс лекцій з дисципліни “Логістика”; Заборська, Жуковська, 2011).

Використовується ця категорія також у міжнародних угодах та модельному законодавстві. Так, відповідно до Меморандуму 2008 року про взаєморозуміння між Міністерством оборони України та Міністерством оборони Королівства Данія стосовно операції “Козаки на кризі”, логістика означає метод планування, здійснення переміщення персоналу, засобів та (або) ресурсів. Модельний закон СНД щодо транспортної діяльності 2007 р. визначає логістичний підхід як узгодження дій всіх ланок транспортно-розподільчого ланцюга інтермодального, мультимодального, комбінованого або іншого перевезення, забезпечення жорсткого контролю за товарно-грошовими потоками, спрощення процедур оформлення митних, перевізних та інших документів. А у Технічній угоді між Міністерством оборони України та Департаментом національної оборони і Збройних сил Канади щодо проведення заходів військової підготовки в Україні 2015 р. віддзеркалено давно сформований підхід воєнної науки до тлумачення цього терміна: логістична підтримка – забезпечення харчуванням, водою, паливно-мастильними матеріалами, формою одягу, послугами зв'язку, медичним забезпеченням, боєприпасами, розміщенням, транспортуванням, послугами зі зберігання та використання об'єктів, послугами з ремонту і технічного обслуговування, послугами аеропортів, послугами з тимчасового використання транспортних засобів загального призначення та інших нелетальних зразків військової техніки. Проте такий підхід навряд чи може бути використаний під час дослідження логістики морських портів та лише окремі його складові (“послуги зі зберігання та використання об'єктів”,

“послуги з надання ремонту і технічного обслуговування”) наявні у її характеристиці.

За свідченням фахівців, об'єм світового ринку логістичних послуг сьогодні складає \$1,7 млрд., що становить біля 4,7% від глобального ВВП. Загальний обіг європейського ринку логістичних послуг складає більше 600 млрд. євро. Попит на послуги логістичних операторів формує промисловість та торгівля, які витрачають на контрактну логістику в Європі 120-160 млрд. євро щорічно. При цьому до 2020 р. експерти компанії McKinsey прогнозують чотирикратне збільшення обсягів світової торгівлі, що потягне за собою багаторазове збільшення попиту на логістичні послуги. Витрати на логістичний процес, що пов'язує виробника товару та споживача, складають від 10 до 20% всієї вартості товару. На думку німецьких колег, потенціал українського логістичного ринку складає 100-300 млрд євро (Григорак, 2007, с. 12). І далеко не останню роль на такому ринку відіграють українські морські порти.

За всієї розгалуженості світової транспортної мережі, сучасний всесвітній ринок формується під впливом зростання ролі судноплавства, підвищення ролі морського та річкового флоту, з виникненням торговельно-судноплавних компаній, що спеціалізуються на торгівлі певними категоріями товарами з регіонами і країнами. Виробнича спеціалізація країн і регіонів супроводжує зростання міжнародного обміну та розвитку транспортного сполучення. Світовий ринок – це одночасно сфера товарного виробництва та обігу, здійснюваного за допомогою перевезень вантажів різних країн при міжнародному розподілі праці. За своєю суттю транспортна логістика на морському транспорті як нова методологія оптимізації та організації раціональних вантажопотоків, та їхньої обробки у спеціалізованих логістичних центрах, дозволяє забезпечувати підвищення ефективності таких потоків, зниження непродуктивних витрат і витрат, а транспортникам – бути сучасним, максимально відповідати запитам все більш вимогливих клієнтів і ринку транспортних послуг (Сокур, Сокур, Герасимчук, 2009; Суворова, 2011).

Флот і порти – це головні елементи виробничого процесу, від ефективності їхньої роботи в основному залежить ефективність здійснення процесу транспортування вантажів. Інші ланки морського транспорту забезпечують роботу цих двох підрозділів. Діяльність морського та річкового транспорту, пов'язана з портами, географічне

розташування яких обмежується певними ділянками морських берегів або окремих судноплавних ділянок рік, може безперерійно здійснюватися лише на основі певної концентрації вантажів на портових складах, оскільки річкові та, особливо, морські вантажні судна, мають більшу вантажопідйомність (Транспорт і шляхи сполучень).

Безперечно, основним об'єктом у транспортно-логістичній інфраструктурі слід визначити морський порт – транспортний вузол, що поєднує всі види транспорту, транспортні та логістичні послуги. Глобалізація економіки і сучасні тренди розвитку транспорту пред'являють і нові вимоги до морського порту, а саме: наявність достатніх складських площ, індустріальних і промислових парків (Савенкова, 2014, с. 10). Здійснювати логістичні функції порт може лише в тому випадку, якщо він належить до єдиного інтегрованого ланцюга поставчань вантажопотоків. Перехід порту від суто транспортних функцій до логістичних означає, що він змінює характер свого функціонального призначення. Його цілями стають основні цілі логістичної діяльності з адаптацією до специфіки портової галузі, а саме: оптимізація використання пропускної здатності портових терміналів; швидка реакція на вимоги клієнтури; високий рівень гнучкості у виробничій діяльності; готовність до надання широкого спектру послуг, врахування потреб та запитів клієнтури; надійність і висока якість послуг, що надаються; висока швидкість надання послуг; мінімізація витрат; безперервне та якісне інформаційне обслуговування клієнтури. Досягнення зазначених цілей сприяє привабливості порту і підвищенню його конкурентоспроможності (Крук, 2017, с. 40).

У морських портах логістичний процес забезпечують зазвичай одночасно декілька видів транспорту: залізничний, автомобільний і морський (Дмитриев, 2012, с. 17). До недавнього часу на частку морського транспорту припадало 4/5 об'єму транспортного обслуговування міжнародної торгівлі, але сьогодні 2/3 загального обсягу контейнерних перевезень здійснюється в змішаному сполученні (Никифоров, 1999, с. 9). Саме тому налагоджена ефективна робота логістичних ланцюгів отримує визначного значення, зокрема й тих, що мають у своїй структурі морські порти. У Європі тенденції у галузі розвитку портів пов'язані, головним чином, з будівництвом нових терміналів у діючих портах, а не з будівництвом абсолютно нових об'єктів. У результаті значною мірою процес реформ стосується скоріше організаційних та експлуатаційних аспектів діяльності

портів (Липинська, 2015, с. 190-191). В Україні, що має у своєму розпорядженні мережу потужних морських портів, в цілому логістична функція налагоджена на досить високому рівні, проте має місце ряд факторів, які досі стримують розвиток вітчизняних портів та мають негативний вплив на їх логістичну привабливість. Розглянемо їх та визначимо можливі організаційно-правові шляхи подолання.

1. Зношення основних потужностей морських портів України.

У Стратегії відзначається, що проблемами функціонування та розвитку портової галузі є, зокрема, зниження рівня прибутковості морських портів у зв'язку із значним зносом основних засобів (більш як 70%), повільне оновлення основних фондів морських портів, невідповідність їх технічного рівня вимогам щодо надання послуг із здійснення операцій з вантажами. Дійсно, технічне оснащення українських морських портів залишає бажати кращого: в основному вони відповідають стандартам 60-70-х рр. ХХ ст. і зазнають серйозних труднощів з обробкою суден вантажопідйомністю понад 80 тис. т, які є на сьогодні найбільш економічними для перевезення масових вантажів; перевантажувальна техніка портів, в основному, універсальна (портальні крани) і має максимальний ступінь зношеності (60-90%), не відповідає сучасним вимогам до розмірності/вантажопідйомності і продуктивності (Роціна, 2009; Филипченко, Баришнікова, Степанова, 2012), а придбання нових портових кранів стає неабиякою подією (В порт Южный прибыли два 750-тонных STS-крана из Роттердама) або корупційним скандалом (Порт Южный закупил старые краны за 14 миллионов евро; Негодные краны для порта Южный купили по коррупционной схеме). Для подолання системної кризи портових потужностей важливим є обрання стратегічного курсу на їх поступове відновлення, переоснащення зі спрямуванням на це частини від портових зборів, що стягуються в морських портах України. Звісно, провести переобладнання та заміну зношеного обладнання швидко не вдасться, проте у короткостроковій перспективі – за 5-10 років – це є цілком можливим.

2. Значні розміри ставок портових зборів та націнки за овертайм.

Як відомо, в українських морських портах ставки портових зборів є найвищими в Причорноморському регіоні (Ківалов, 2017, с. 15). З 2018 року розпочалося їх поступове зниження. Так, 30 січня набув чинності Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.12.2017 р. № 474 “Про зниження ставок портових зборів”. Відповідно до цього

Наказу, до ставок всіх видів портових зборів, крім маякового, встановлених Порядком справляння і розмірами ставок портових зборів, затверджених Наказом Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 р. № 316, застосовується коефіцієнт 0,8. Коефіцієнт 0,8 не застосовується при стягненні портових зборів з суден і плавучих споруд у наступних випадках: під час суднозаходу до морських портів України для виконання операцій навантаження та (або) розвантаження вантажів, які прямують транзитом між кінцевими пунктами відправлення та призначення, розташованими поза межами території України; для пасажирських суден групи Б, визначених у додатку 1 до Порядку (пасажирські судна, включаючи швидкісні судна на підводних крилах та пороми, що заходять для виконання вантажопасажирських операцій, а також криголами, що не належать суб'єктам господарювання всіх форм власності, які здійснюють господарську діяльність у межах морського порту, та не орендовані ними); під час суднозаходу до морських портів України, розташованих в **устьях** та на р. Дунай; для нафтоналивних суден у закордонному плаванні, які здійснюють перевезення (транспортування) транзитних нафтопродуктів за варіантом “море – берег – море” (завезення/вивезення вантажів виключно водним транспортом, вивантаження/навантаження з використанням причалів, розташованих у межах морських портів Чорноморськ, Миколаїв, Одеса, Южний), та для нафтоналивних суден у закордонному плаванні, які здійснюють перевезення (транспортування) транзитної нафти з використанням морського нафтового терміналу “Південний”, розташованого у межах морського порту Южний. Для цих випадків вже встановлено виняткові стимулюючі ставки портових зборів і відповідні знижки. Фахівці вважають, що більш висока вартість логістики (зокрема і витрати, пов'язані зі сплатою високих портових зборів. – С. А.) зменшує конкурентоспроможність українського експорту, привабливість українських портів для транзитних вантажів. Тому зниження портових зборів – вкрай актуальний крок. Але навіть з 20%-ним зниженням, вони все ще будуть вищими за ті, що встановлені в Причорноморському регіоні, а вартість заходу судна повинна бути як мінімум на рівні сусідніх країн (Зниження портових зборів знизить і вартість логістики зернових). Міністр інфраструктури України анонсує подальше зниження ставок портових зборів, зазначаючи, що теперішній результат є лише проміжним (В Україні знизили ставки портових зборів на 20% – Омелян),

оскільки приваблення вантажопотоків потребує зниження ще на 50-54% (Зниження ставок портових зборів і відрахувань до бюджету дозволить портам розвиватися – експерт; Зниження портових зборів збільшить експорт). Також, зважаючи на те, що в Україні передбачено стягнення семи видів портових зборів (за кордоном – лише 3-4), слід підтримати думку С.В. Ківалова про те, що сьогодні, в умовах важкої економічної кризи та з метою залучення до вітчизняних портів якомога більшої кількості іноземних перевізників, є нагальна необхідність всебічного правничого та економічного дослідження можливості внесення змін до Наказу Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 р. № 316 “Про портові збори” з метою запровадження більш конкурентоспроможної структури та ставок портових зборів в Україні (Ківалов, 2017, с. 19).

Крім того, в українських морських портах все ще діє система надбавок за овертайм. За роботу вночі, у свята в Україні додатково нараховують 25, 50 і навіть 100% від звичайних зборів (Михайлова, 2010). А відповідно до п. 4.6 Наказу Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 р. № 316 “Про портові збори”, “4.6. У разі заходження судна в порт у вихідний, святковий або неробочий день інформація та документи про заходження судна в порт подаються морським агентом або судовласником уповноваженому представнику державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства, не пізніше першого робочого дня після вихідних, святкових та неробочих днів”. І це в умовах, коли практично всі порти світу працюють цілодобово, без вихідних, святкових та неробочих днів за єдиними ставками зборів (Ківалов, 2017, с. 11).

3. Низька результативність траншипмента та відсутність портів-хабів. Запровадження у 2010 році (Закон про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів 2010) спрощеного режиму перевалки транзитних вантажів у контейнерах в морських портах України – траншипменту, від якого очікувалося значне підвищення обробки транзитних вантажів, не надало прогнозованих результатів: порти України непривабливі для транзитних вантажопотоків, адже через них перевантажується не більше 15% від потенційного обсягу транзиту суміжних держав (Филипенко, Баришнікова, Степанова, 2012), що пов’язане, насамперед, з попереднім виокремленим нами пунктом – завищеними ставками портових зборів. Адже, спрощуючи фор-

мальності, необхідно також і зменшувати вартість заходження судна до порту, будувати порти-хаби, у яких є можливим зберігання значної кількості контейнерів, а також розвивати систему фідерного транспіменту углуб країни за допомогою річкового (внутрішнього водного) транспорту. Останнє, а також прийняття профільного закону в сфері внутрішнього водного транспорту – одне з найбільш обговорюваних сьогодні питань сфери водних перевезень (Два погляди на законопроект про внутрішній водний транспорт; ВР відправила на доопрацювання законопроекти про внутрішній водний транспорт; Стець, 2017).

Слід підтримати ініціативи Адміністрації морських портів України щодо здійснення робіт з днопоглиблення морських портів України (Днопоглиблення в Ізмайльському порту силами АМПУ йде за графіком – виконано половину обсягу; Укладено договір на проведення днопоглиблення в порту Херсон). Це дозволить приймати більші за розмірами морські судна та, в остаточному підсумку, як очікується, стане запорукою розвитку вітчизняної морської галузі. Адже з втратою кримських портів (Наказ про закриття морських портів 2014) та обмежень, пов'язаних з побудовою мосту над Керченською протокою (Кузнецов, Аверочкіна, 2017, с. 33-34), що чинить згубний вплив на роботу українських азовських портів, навантаження на українські чорноморські порти зростає.

Крім того, розбудовується портова інфраструктура. Станом на початок 2018 р. у морських портах України було 12 проектів у стадії реалізації і ще 20 – у стадії планування. Більшість з них – це спільні проекти Адміністрації морських портів України та приватних інвесторів: будівництво перевантажувального зернового комплексу в тилу причалу 1-3 в районі Андросівського молу Одеського порту; в порту Миколаїв планується будівництво універсального перевантажувального комплексу на запроєктованому причалі №8; будівництво зернового терміналу на території ДП “Маріупольський морський торговельний порт” тощо (Роль АМПУ в розвитку портової отрасли України). Отже, робота у напрямку розвитку морської портової галузі ведеться та впроваджені зміни дають надію на покращення стану галузі.

4. Необхідність впровадження технологій оформлення за методом “єдиного вікна”. Сьогодні, за умов існування значної кількості видів контролю в морських портах України, здійснюються кроки до поступового спрощення їх здійснення. У жовтні 2017 р. Міністерством інфраструктури України було розроблено проект постанови Кабміну

щодо Морського єдиного вікна. Ця інформсистема дозволить впорядковано збирати й аналізувати дані про судна, що заходять до українських портів з доступом до них органів доходів і зборів країни. Передбачається, що єдине вікно дозволить виконавчій владі краще взаємодіяти у сфері здійснення різноманітних видів держконтролю. Щодо контрольних процедур передбачається уточнити принцип мовчазної згоди – якщо орган влади у встановлений строк не видав негативних приписів, то контроль вважається таким, що відбувся. У пояснювальній записці до проекту постанови Кабміну йдеться, що хоча Інформсистема портового співтовариства і впроваджена з 2013 року в портах під гаслом “Єдине вікно – локальне рішення”, однак на практиці її функціонування не відповідає заявленим цілям. У цілому, в міністерстві констатують, що “станом на сьогодні в Україні не реалізовано принцип “єдиного вікна” при наданні послуг сфери морських портів України” (АМПУ запровадить Морське єдине вікно – проект постанови Кабміну; Мінінфраструктури і АМПУ запроваджують Морське єдине вікно). Позитивним зрушенням у цьому напрямку необхідно визнати прийняття Закону України від 06.09.2018 р. “Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму “єдиного вікна” та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України”, яким було спрощено процедури при митному оформленні товарів.

5. Оновлення програмних документів галузі: Стратегії та Морської доктрини України. Сучасні виклики та загрози висувають на порядок денний значне коло питань, що пов’язані із забезпеченням сталого розвитку України, захисту її національних інтересів, зокрема як прибережної морської держави. Необхідно цілком підтримати висловлювані сьогодні думки про необхідність оновлення Морської доктрини України (Сергій Ківалов: нова Морська доктрина України має бути прийнята негайно) та Стратегії розвитку морських портів (Проект оновленої Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038), які є основними програмними документами, що визначають вектори розвитку морської діяльності та портової галузі. Остання, зважаючи на ряд факторів (завершення короткострокового періоду (до 2018 року) функціонування і розвитку морських портів; події пов’язані з анексією Криму та закриття п’яти морських портів; значуща переорієнтація і втрата вантажопотоків, особливо транзитних

тощо (Проект оновленої Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038; АМПУ оновила Стратегію розвитку морських портів до 2038 року) перебуває у стані оновлення та відпрацювання. У січні 2018 року Адміністрація морських портів України представила проект актуалізованої Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. У рамках актуалізованої Стратегії здійснено аналіз наявних вантажопотоків, стану морських портів, їхніх основних переваг та недоліків, а також сформовано прогноз вантажопотоків, зокрема, на основі звітів Міжнародного валютного фонду World Economic Outlook. Метою оновленої Стратегії є розвиток портової галузі, спрямований на забезпечення потреб зовнішньої торгівлі країни; підвищення ефективності використання наявних потужностей у морських портах і збалансований розвиток нових з достатньою пропускнуою здатністю наземної інфраструктури; поліпшення сервісу в морських портах і забезпечення оптимальної логістики вантажів. Досягти зазначених цілей передбачається за допомогою збалансованого розвитку та ефективного використання портових потужностей на інноваційній основі (пріоритетний напрямок 1), забезпечення конкурентоспроможної логістики і поліпшення сервісу в морських портах (пріоритетний напрямок 2), оптимізації системи управління в сфері морських портів (пріоритетний напрямок 3). Одним із найважливіших завдань, які стоять перед Адміністрацією морських портів України в рамках реалізації оновленої Стратегії, стане підготовка Генерального плану розвитку морських портів. Останній має забезпечити чітке визначення шляхів розвитку галузі та особливо морських портів як у морській частині, так і наземній (перевантажувальні потужності, підхідні шляхи та енергопостачання). Це забезпечить можливість розробки документа, здатного відобразити загальну картину розвитку морського, зокрема портового, комплексу України (АМПУ оновила Стратегію розвитку морських портів до 2038 року).

Таким чином, сьогодні глобалізація світової економіки є головною характерною особливістю розвитку сучасного світу. Бурхливе зростання промислових центрів, лібералізація міжнародної торгівлі, широка економічна інтеграція країн та регіонів, розширення кордонів інтернаціоналізації системи виробництва та розподілу товарів, поширення принципів відкритого ринку та вільної торгівлі сприяють глобалізації світогосподарських зв'язків та правовідносин. У цих умовах сфера міжнародної торгівлі та пов'язані з нею перевезення товарів

зазнають радикальних змін. Вони призводять до формування світової транспортної системи, в якій морська складова – флот та порти – стають активною частиною великого та дуже динамічного конкурентного середовища. Від ефективності логістичних систем, що мають у своїй структурі морські порти, безпосередньо залежить економічна стабільність та розвиток прибережних держав, за умов їх налагодженої роботи мають розвиток та поживаються товаропотоки. В Україні, що має у своєму розпорядженні мережу потужних морських портів, в цілому логістична функція налагоджена на досить високому рівні, проте має місце ряд факторів, які досі стримують розвиток вітчизняних портів та мають негативний вплив на їх логістичну привабливість: зношення основних потужностей, значні розміри ставок портових зборів та націнки за овертайм, низька результативність траншипмента та відсутність портів-хабів, необхідність впровадження технологій оформлення за методом “єдиного вікна” та оновлення програмних документів галузі: Стратегії розвитку морських портів та Морської доктрини України. Ці та деякі інші аспекти удосконалення організаційно-правового механізму роботи портової галузі України перебувають сьогодні на порядку денному в Міністерстві інфраструктури та Адміністрації морських портів України і зазнають найбільшого впливу від процесів оновлення. Результати такого оновлення слід очікувати у найближчому майбутньому і, маємо сподівання, що вони нарешті введуть портову галузь України до кола найпотужніших та конкурентоздатних у Причорноморському регіоні.

ЛІТЕРАТУРА

АМПУ запровадить Морське єдине вікно – проект постанови Кабміну. *DSL*. <<http://dsl-ua.com/ua/2017/10/09/ampu-zaprovadit-morske-yedine-vikno-proekt-postanovi-kabminu/>>

АМПУ оновила Стратегію розвитку морських портів до 2038 року. *Agropolit.com*. <<https://agropolit.com/news/7069-ampu-onovila-strategiyu-rozvitku-morskih-portiv-do-2038-roku>>

В порт Южный прибыли два 750-тонных STS-крана из Роттердама. *Центр транспортных стратегий*. <http://cfts.org.ua/news/2017/11/20/v_port_yuzhnyy_pribyli_dva_750_tonnykh_sts_krana_iz_rotterdam_video_44055>

В Україні знизили ставки портових зборів на 20% – Омелян. *Укрінформ*. <<https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2380618-v-ukraini-znizili-stavki-portovih-zboriv-na-20-omelan.html>>

Визначення поняття логістики. *Бібліограф*. <<http://bibliograph.com.ua/logistika-1/18.htm>>

ВР відправила на доопрацювання законопроекти про внутрішній водний транспорт. *Interfax Україна*. <<http://ua.interfax.com.ua/news/economic/488247.html>>

Григорак, М. (2007). Логистический потенциал Украины: миф или реальность? *Судоходство*, 11, 12-13.

Григорак, М., Казиминова, І. (2010). Проспект словника “Логістика. Словник термінів”. *Лексикографічний бюлетень*, 19, 24-32.

Два погляди на законопроект про внутрішній водний транспорт. *Logist.fm*. <<http://logist.fm/news/dva-poglyadi-na-zakonoproekt-pro-vnutrishniy-vodniy-transport>>

Дмитриев, А.В. (2012). *Логистическая инфраструктура*. СПб.: Изд-во СПбГУЭФ.

Днопоглиблення в Ізмаїльському порту силами АМПУ йде за графіком – виконано половину обсягу. *Офіційний сайт Адміністрації морських портів України*. <<http://www.uspa.gov.ua/ru/pres-tsentr/novini/novini-ampu/15948-dnopogliblennya-v-izmajilskomu-portu-silami-ampu-jde-za-grafikom-vikonano-polovinu-obsyagu>>

Заборська, Н.К., Жуковська, Л.Е. (2011). *Основи логістики*. Одеса: ОНАЗ ім. О.С. Попова. *Електронна бібліотека Державного університету телекомунікацій*. <http://www.dut.edu.ua/uploads/1_201_33535647.pdf>

Закон про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів 2010 (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 30, 400.

Закон про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму “єдиного вікна” та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України 2018 (Верховна Рада України). *Офіційний вісник України*, 78, 2590.

Зниження портових зборів збільшить експорт. *Eizvestia.com*. <<http://eizvestia.com/uk/markets-ukr/full/2202-znizhennya-portovix-zboriv-zbilshit-eksport>>

Зниження портових зборів знизить і вартість логістики зернових. *Agravery*. <<http://agravery.com/uk/posts/show/znizenna-portovih-zboriv-znizit-i-vartist-logistiki-zernovih>>

Зниження ставок портових зборів і відрахувань до бюджету дозволить портам розвиватися – експерт. *Уніан*. <<https://economics.unian.ua/transport/10051253-znizhennya-stavok-portovih-zboriv-i-vidrahuvan-do-byudzhetu-dozvolit-portam-rozvivatisya-ekspert.html>>

Ківалов, С.В. (2017). Портові збори в Україні: пошук оптимальної моделі конкурентної тарифної політики. *Lex Portus*, 1, 5-21.

Короткий курс лекцій з дисципліни “Логістика”. *Studme.com.ua* <<https://studme.com.ua/1584072013211/logistika/logistika.htm>>

Крук, Ю.Ю. (2017). *Методи адаптивного управління в діяльності оператора портového терміналу*. Одеса, 2017.

Кузнецов, С.О., Аверочкина Т.В. (2017). Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. *Lex Portus*, 4, 31-47.

Липинська, О.А. (2015). Узагальнення світового досвіду логістичного розвитку портів. *Економічні інновації*, 59, 184-193.

Логістика. *Хмельницький національний університет. Навчальний Центр заочно-дистанційної освіти*. <http://dn.khnu.km.ua/dn/k_default.aspx?M=k0620&T=03&lng=1&st=0>

Меморандум про взаєморозуміння стосовно операції “Козаки на кризі” 2008 (Міністерство оборони України, Міністерство оборони Королівства Данія). *Офіційний вісник України*, 2009, 5, 162.

Михайлова, В. (2010). Траншипмент как зеркало транспортных проблем. *Порты Украины*, 8. <<http://portsukraine.com/node/1919>>

Мінінфраструктури і АМПУ запроваджують Морське єдине вікно. *Морские бизнес-новости Украины*. <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/fees_lows/2017/10/09/30609.html>

Модельный закон о транспортной деятельности 2007 (Содружество Независимых Государств). *Офіційний сайт Верховної Ради України*. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/997_i37/print1521696002207247>

Наказ про закриття морських портів 2014 (Міністерство інфраструктури України). *Офіційний вісник України*, 54, 1461.

Наказ про затвердження Порядку справляння і розміри ставок портів зборів 2013 (Міністерство інфраструктури України). *Офіційний вісник України*, 44, 1586.

Наказ про зниження ставок портів зборів 2017 (Міністерство інфраструктури України). *Офіційний вісник України*, 2018, 9, 344.

Негодные краны для порта Южный купили по коррупционной схеме. *368.media*. <<https://368.media/2017/05/15/negodnye-krany-dlya-porta-yuzhnyj-kupili-pokorruptsionnoj-sheme/>>

Неруш, Ю.М. (2006). *Логистика*. Москва: издательство: ТК Велби, Проспект.

Никитенко, П. (2009). Логистика как фактор эффективности. *Беларуская думка*, лістопад, 28-33.

Никифоров, В.С. (1999). *Мультимодальные перевозки и транспортная логистика*. Новосибирск, НГАСВТ.

Піндус, Б.І. (2010). *Транспорт і шляхи сполучень*. <http://ea.donntu.org:8080/jspui/bitstream/123456789/27408/2/ТиПС_Конспект_.pdf>

Порт Южный закупил старые краны на 14 миллионов евро. *Stringer.media*. <<http://stringer.media/novosti/3145-port-yuzhnyy-zakupil-starye-krany-na-14-millionov-evro.html>>

Проект оновленої Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038. *Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України*. <<https://mtu.gov.ua/news/29415.html>>

Розпорядження про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року (2013) (Кабінет Міністрів України). *Офіційний вісник України*, 61, 2194.

Роль АМПУ в розвитку портової отрасли України. *АПК-Інформ*. <<https://www.apk-inform.com/ru/exclusive/opinion/1094315#.W7jc0lQpL4b>>

Роштіна, Н.В. (2009). Актуальні проблеми формування конкурентної політики морських торговельних портів України. *Вісник Національного університету "Львівська політехніка"*: Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення, 657, 443-449.

Савенкова, Т.И. (2014). Инновационное развитие в сфере транспортно-логистических услуг. *Инновационное развитие экономики*, 3(20), 9-15.

Сергій Ківалов: нова Морська доктрина України має бути прийнята негайно. *Новини Одеси*. <<http://uanews.odessa.ua/society/2018/02/08/155390.html>>

Сокур, І.М., Сокур, Л.М., Герасимчук, В.В. (2009). *Транспортна логістика*. К.: Центр учбової літератури.

Стець, О.М. (2017). Річкові порти України: перспективи оновлення правового забезпечення діяльності. *Lex Portus*, 3, 112-122.

Суворова, О.Л. (2011). Ефективна логістика як умова забезпечення сталого розвитку транспортної галузі України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*, 35, 112-115.

Технічна угода щодо проведення заходів військової підготовки в Україні 2015 (Міністерство оборони України, Департамент національної оборони і Збройних сил Канади). *Офіційний сайт Верховної Ради України*. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/124_051/print1521696002207247>

Укладено договір на проведення днопоглиблення в порту Херсон. *Офіційний сайт Адміністрації морських портів України*. <<http://www.uspa.gov.ua/ru/pres-tsentr/novini/novini-ampu/15976-ukladeno-dogovir-na-provedennya-dnopolgiblennya-v-portu-kherson>>

Филипенко, А.О., Баришнікова, В.В., Степанова, К.В. (2012). *Аналітична доповідь щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави*. Одеса: Фенікс.

Хвищун, Н.В. (2012). Сутність поняття "логістика": ретроспективний аналіз. *Ефективна економіка*, 11. <http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2012_11_43>

REFERENCES

- AMPU onovyla Stratehiiu rozvytku morskyykh portiv do 2038 roku. [The AMPU has updated the Strategy for the Development of Seaports until 2038]. *Agropolit.com*. Retrieved from: <https://agropolit.com/news/7069-ampu-onovila-strategiyu-rozvitku-morskih-portiv-do-2038-roku> [in Ukrainian].
- AMPU zaprovadyt Morske yedynе vikno – proekt postanovy Kabminu. [The AMPU will introduce the Marine Single Window – the draft Cabinet Resolution]. *DSL*. Retrieved from: <http://dsl-ua.com/ua/2017/10/09/ampu-zaprovadit-morske-yedine-vikno-proekt-postanovi-kabminu/> [in Ukrainian].
- Dmitriev, A.V. (2012). *Logisticheskaja infrastruktura* [Logistic infrastructure]. SPb.: Izd-vo SPbGUJeF. [in Russian].
- Dnopohlyblennia v Izmail'skomu portu sylamy AMPU yde za hrafikom – vykonano polovynu obsiahu. [Dredging in the Izmail port by the forces of AMP is scheduled – half of the volume has been completed]. *Ofitsiyni sait Administratsii morskyykh portiv Ukrainy*. [Official site of the Administration of Seaports of Ukraine]. Retrieved from: <http://www.uspa.gov.ua/ru/pres-tsentr/novini/novini-ampu/15948-dnopogliblennya-v-izmajil'skomu-portu-silami-ampu-jde-za-grafikom-vikonano-polovinu-obsyagu> [in Ukrainian].
- Dva pohliady na zakonoproekt pro vnutrishnyi vodnyi transport. [Two views on the bill on inland water transport]. *Logist.fm*. Retrieved from: <http://logist.fm/news/dva-poglyady-na-zakonoproekt-pro-vnutrishniy-vodniy-transport> [in Ukrainian].
- Fylypenko, A.O., Baryshnikova, V.V., Stepanova, K.V. (2012). *Analitychna dopovid shchodo stratehichnykh priorytetiv realizatsii potentsialu Ukrainy yak morskoi derzhavy*. [Analytical Report on Strategic Priorities for the Realization of Ukraine's Capacity as a Marine State]. Odeca: Feniks. [in Ukrainian].
- Grigorak, M. (2007). Logisticheskij potencial Ukrainy: mif ili real'nost'? [Logistic potential of Ukraine: myth or reality?]. *Sudohodstvo*. [Shipping], no. 11, 12-13. [in Russian].
- Hryhorak, M., Kazymyrova, I. (2010). Prospekt slovnyka "Lohistyka. Slovnyk terminiv". [Prospectus of the dictionary "Logistics. Glossary of Terms"]. *Leksykohrafichnyi biuletен*. [Lexicographic Bulletin], no. 19, 24-32. [in Ukrainian].
- Khvyshchun, N.V. (2012). Cutnist poniattia "lohistyka": retrospektyvnyi analiz. [Autonomy of the concept of "logistics": retrospective analysis]. *Efektivna ekonomika*. [Effective economy], no. 11. Retrieved from: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2012_11_43 [in Ukrainian].
- Kivalov, S.V. (2017). Portovi zbory v Ukraini: poshuk optymalnoi modeli konkurentnoi taryfnoi polityky. [Dues in Ukraine: a search of an optimum model of competition tariff policy]. *Lex Portus*, no. 1, 5-21. [in Ukrainian].
- Korotkyi kurs lektsii z dystsypliny "Lohistyka". [Short course of lectures on discipline "Logistics"]. *Studme.com.ua*. Retrieved from: <https://studme.com.ua/1584072013211/logistika/logistika.htm> [in Ukrainian].

Kruk, Yu.Iu. (2017). *Metody adaptivnoho upravlinnia v diialnosti operatora portovoho terminal.* [Methods of adaptive management in the operation of the port terminal operator]. Odesa, 2017. [in Ukrainian].

Kuznetsov, S.O., Averochkina, T.V. (2017). Protoky, shcho vykorystovuiutsia dlia mizhnarodnoho sudnoplavstva: deiaki aspekty vyznachennia pravovoho statusu ta rezhymu. [Straits used for international navigation: some aspects of determining the legal status and regime]. *Lex Portus*, no. 4, 31-47. [in Ukrainian].

Lohistyka. [Logistics]. *Khmelnytskyi natsionalnyi universytet. Navchalnyi Tsentzaochno-dystantsiinoi osvity.* [Khmelnytsky National University. Distance Learning Distance Learning Center]. Retrieved from: http://dn.khnu.km.ua/dn/k_default.aspx?M=k0620&T=03&lng=1&st=0 [in Ukrainian].

Lypynska, O.A. (2015). Uzahalnennia svitovoho dosvidu lohistychnoho rozvytku portiv. [Generalization of the world experience of logistics development of ports]. *Ekonomichni innovatsii.* [Economic Innovation], no. 59, 184-193. [in Ukrainian].

Memorandum pro vzaiemorozuminnia stosovno operatsii "Kozaky na kryzi" 2008 (Ministerstvo oborony Ukrainy, Ministerstvo oborony Korolivstva Daniia). [Memorandum of Understanding on Operation "Cossacks on the Ice" 2008 (Ministry of Defense of Ukraine, Ministry of Defense of the Kingdom of Denmark)]. *Ofitsiinyi visnyk Ukrainy.* [Official Bulletin of Ukraine], 2009, 5, 162. [in Ukrainian].

Mihajlova, V. (2010). Transshipment kak zerkalo transportnyh problem. [Transshipment as a mirror of transport problems]. *Porty Ukrainy.* [Ports of Ukraine], no. 8. Retrieved from: <http://portsukraine.com/node/1919> [in Russian].

Mininfrastruktury i AMPU zaprovadzhuut Morske yednye vikno. [Mininfrastructure and AMPU implement the Marine Single Window]. *Morskie biznes-novosti Ukrainy.* [Marine Business News of Ukraine]. Retrieved from: http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/fees_lows/2017/10/09/30609.html [in Ukrainian].

Model'nyj zakon o transportnoj dejatel'nosti 2007 (Sodruzhestvo Nezavisimyh Gosudarstv). [Model Law on Transport Activities 2007 (Commonwealth of Independent States)]. *Ofitsiinyi sait Verkhovnoi Rady Ukrainy.* [The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. Retrieved from: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/997_i37/print1521696002207247 [in Russian].

Nakaz pro zakryttia morskyykh portiv 2014 (Ministerstvo infrastruktury Ukrainy) [Order on the closure of seaports 2014 (Ministry of Infrastructure of Ukraine)]. *Ofitsiinyi visnyk Ukrainy* [Official Bulletin of Ukraine], 54, 1461. [in Ukrainian].

Nakaz pro zatverdzhennia Poriadku spravliannia i rozmyry stavok portovykh zboriv 2013 (Ministerstvo infrastruktury Ukrainy). [Order on approval of the Order and the rates of port duties for 2013 (Ministry of Infrastructure of Ukraine)]. *Ofitsiinyi visnyk Ukrainy.* [Official Bulletin of Ukraine], 44, 1586. [in Ukrainian].

Nakaz pro znyzhennia stavok portovykh zboriv 2017 (Ministerstvo infrastruktury Ukrainy). [Order on reduction of rates for port duties 2017 (Ministry of Infrastructure of Ukraine)]. *Ofitsiinyi visnyk Ukrainy.* [Official Bulletin of Ukraine], 2018, 9, 344. [in Ukrainian].

Negodnye krany dlja porta Juzhnyj kupili po korrupcionnoj sheme. [Wretched cranes for the port of Yuzhny bought for corruption] *368.media*. Retrieved from: <https://368.media/2017/05/15/negodnye-krany-dlya-porta-yuzhnyj-kupili-po-korrupcionnoj-sheme/> [in Russian].

Nerush, Ju.M. (2006). *Logistika*. [Logistics]. Moskva: izdatel'stvo: TK Velbi, Prospekt. [in Russian].

Nikiforov, V.S. (1999). *Mul'timodal'nye perevozki i transportnaja logistika*. [Multimodal transportation and transport logistics]. Novosibirsk, NGAVT. [in Russian].

Nikitenko, P. (2009). *Logistika kak faktor jeffektivnosti*. [Logistics as a factor of efficiency]. *Belaruskaja dumka*. [Belarusian thought], listopad, 28-33. [in Russian].

Pindus, B.I. (2010). *Transport i shliakhy spoluchen*. [Transport and communication paths]. Retrieved from: http://ea.donntu.org:8080/jspui/bitstream/123456789/27408/2/TyPS_Konspekt_.pdf [in Ukrainian].

Port Juzhnyj zakupil starye krany na 14 millionov evro. [Port of South bought old cranes for 14 million euros]. *Stringer.media*. Retrieved from: <http://stringer.media/novosti/3145-port-yuzhnyj-zakupil-starye-krany-na-14-millionov-evro.html> [in Russian].

Proekt onovlenoi Stratehii rozvytku morskykh portiv Ukrainy na period do 2038. [Draft updated Strategy for the Development of Seaports of Ukraine for the period up to 2038]. *Ofitsiyni sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy*. [Official site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine]. Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/news/29415.html> [in Ukrainian].

Rol' AMPU v razvitii portovoj otrasli Ukrainy. [The role of AMPU in the development of the port industry of Ukraine]. *APK-Inform*. Retrieved from: <https://www.apk-inform.com/ru/exclusive/opinion/1094315#.Wrjc0lQpL4b> [in Russian].

Roshchina, N.V. (2009). Aktualni problemy formuvannia konkurentnoi polityky morskykh torhovelynykh portiv Ukrainy. [Actual problems of formation of the competition policy of sea commercial ports of Ukraine]. *Visnyk Natsionalnoho universytetu "Lvivska politekhnika": Menedzhment ta pidpriemnytstvo v Ukraini: etapy stanovlennia*. [Bulletin of the Lviv Polytechnic National University: Management and Entrepreneurship in Ukraine: Stages of Development], no. 657, 443-449. [in Ukrainian].

Rozporiadzhennia pro zaterdzhennia Stratehii rozvytku morskykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku 2013 (Kabinet Ministriv Ukrainy). [Ordinance on the losing of the Strategy for the Development of Seaports of Ukraine for the Period until 2038, 2013 (Cabinet of Ministers of Ukraine)]. *Ofitsiyni visnyk Ukrainy*. [Official Bulletin of Ukraine], 61, 2194. [in Ukrainian].

Savenkova, T.I. (2014). Innovacionnoe razvitie v sfere transportno-logisticheskikh uslug. [Innovative development in the field of transport and logistics services]. *Innovacionnoe razvitie jekonomiki*. [Innovative economic development], no. 3(20), 9-15. [in Russian].

Serhii Kivalov: nova Morska doktryna Ukrainy maie buty pryiniata nehaino. [Sergiy Kivalov: The new Maritime Doctrine of Ukraine should be adopted immediately]. *Novyny Odesy*.

[Odessa News]. Retrieved from: <http://uanews.odessa.ua/society/2018/02/08/155390.html> [in Ukrainian].

Sokur, I.M., Sokur, L.M., Herasymchuk, V.V. (2009). *Transportna lohistyka*. [Transport logistics]. K.: Tsentr uchbovoi literatury. [in Ukrainian].

Stets, O.M. (2017). Richkovi porty Ukrainy: perspektyvy onovlennia pravovoho zabezpechennia diialnosti. [River ports of Ukraine: prospects of updating legal support of activity]. *Lex Portus*, no. 3, 112-122. [in Ukrainian].

Suvorova, O.L. (2011). Efektyvna lohistyka yak umova zabezpechennia staloho rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy. [Effective logistics as a condition for sustainable development of the transport industry in Ukraine]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. [Bulletin of the Economy of Transport and Industry], no. 35, 112-115. [in Ukrainian].

Tekhnichna uhoda shchodo provedennia zakhodiv viiskovoi pidhotovky v Ukraini 2015 (Ministerstvo oborony Ukrainy, Departament natsionalnoi oborony i Zbroinykh syl Kanady). [Technical agreement on military training activities in Ukraine 2015 (Ministry of Defense of Ukraine, Department of National Defense and Armed Forces of Canada)]. *Ofitsiyni sait Verkhovnoi Rady Ukrainy*. [The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. Retrieved from: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/124_051/print1521696002207247 [in Ukrainian].

Ukladeno dohovor na provedennia dnopohlyblennia v portu Kherson. [A contract was signed for the dredging in the port of Kherson]. *Ofitsiyni sait Administratsii morskyykh portiv Ukrainy*. [Official site of the Administration of Seaports of Ukraine]. Retrieved from: <http://www.uspa.gov.ua/ru/pres-tsentr/novini/novini-ampu/15976-ukladeno-dogovir-na-provedennya-dnopoglyblennya-v-portu-kherson> [in Ukrainian].

V port Juzhnyj prybyli dva 750-tonnyh STS-krana iz Rotterdam. [Two 750-ton STS-cranes from Rotterdam arrived in the port of Yuzhny]. *Centr transportnykh strategij*. [Center for transport strategies]. Retrieved from: http://cfts.org.ua/news/2017/11/20/v_port_yuzhnyy_prybyli_dva_750_tonnykh_sts_krana_iz_rotterdam_video_44055 [in Russian].

V Ukraini znyzyly stavky portovykh zboriv na 20% – Omelian. [In Ukraine, the port fees for 20% have been lowered – Omelian]. *Ukrinform*. Retrieved from: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2380618-v-ukraini-znizili-stavki-portovih-zboriv-na-20-omelian.html> [in Ukrainian].

VR vidpravyla na doopratsiuvannia zakonoproekty pro vnutrishnii vodnyi transport. [VR sent to amend the bills on inland water transport]. *Interfax Ukraina*. [Interfax Ukraine]. Retrieved from: <http://ua.interfax.com.ua/news/economic/488247.html> [in Ukrainian].

Vyznachennia poniattia lohistyky. [Definition of the concept of logistics]. *Bibliograf*. [Bibliographer]. Retrieved from: <http://bibliograph.com.ua/logistika-1/18.htm> [in Ukrainian].

Zaborska, N.K., Zhukovska, L.E. (2011). *Osnovy lohistyky*. [Basics of logistics]. Odesa: ONAZ im. O.S. Popova. *Elektronna biblioteka Derzhavnoho universytetu telekomunikatsii*. [Electronic library of the State University of Telecommunications]. Retrieved from: http://www.dut.edu.ua/uploads/1_201_33535647.pdf [in Ukrainian].

Zakon pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo sproshchennia mytnoho oformlennia tranzytynykh vantazhiv 2010 (Verkhovna Rada Ukrainy). [The Law on Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine on Facilitation of Customs Clearance of Transit Cargoes 2010 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. [Statements of Verkhovna Rada of Ukraine], 30, 400. [in Ukrainian].

Zakon pro vnesennia zmin do Mytnoho kodeksu Ukrainy ta deiakykh inshykh zakoniv Ukrainy shchodo zaprovadzhenia mekhanizmu "iedynoho vikna" ta optymizatsii zdiisnennia kontrolnykh protsedur pry peremishchenni tovariv cherez mytnyi kordon Ukrainy 2018 (Verkhovna Rada Ukrainy). [The Law on Amendments to the Customs Code of Ukraine and some other laws of Ukraine regarding the introduction of a "single window" mechanism and optimization of control procedures when moving goods across the customs border of Ukraine 2018 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Ofitsiyni visnyk Ukrainy*. [Official Bulletin of Ukraine], 78, 2590.

Znyzhennia portovykh zboriv zbilshyt eksport. [Reducing port fees will increase exports]. *Eizvestia.com*. Retrieved from: <http://eizvestia.com/uk/markets-ukr/full/2202-znizhennya-portovix-zboriv-zbilshit-eksport> [in Ukrainian].

Znyzhennia portovykh zboriv znyzyt i vartist lohistyky zernovykh. [Reducing port fees will also reduce the cost of grain logistics]. *Agravery*. Retrieved from: <http://agravery.com/uk/posts/show/znizenna-portovih-zboriv-znizit-i-vartist-logistiki-zernovih> [in Ukrainian].

Znyzhennia stavok portovykh zboriv i vidrakhuvan do biudzhetu dozvolyt portam rozvyvatysia – ekspert. [Reducing the rates of port duties and deductions to the budget will allow the ports to develop – an expert]. *Unian*. Retrieved from: <https://economics.unian.ua/transport/10051253-znizhennya-stavok-portovih-zboriv-i-vidrahuvan-do-byudzhetu-dozvolit-portam-rozvivatysia-ekspert.html> [in Ukrainian].

АНОТАЦІЯ

Андрущенко С. В. Складові логістики морських портів України: оновлення організаційно-правового забезпечення. – Стаття.

Статтю присвячено дослідженню факторів, що мають визначний вплив на підвищення конкурентоспроможності та досягнення ефективності логістичних систем, складовою яких є морські порти України. Відзначається, що в Україні існує мережа потужних морських портів, де в цілому логістична функція налагоджена на досить високому рівні, проте має місце ряд факторів, які досі стримують розвиток вітчизняних портів та мають негативний вплив на їх логістичну привабливість: зношення основних потужностей, значні розміри ставок портів зборів та націнки за овертайм, низька результативність траншипмента та відсутність портів-хабів, необхідність впровадження технологій оформлення за методом "єдиного вікна", значна актуалізація оновлення програмних документів галузі: Стратегії розвитку морських портів та Морської доктрини України. Автор зазначає, що ці та деякі інші аспекти удосконалення організаційно-правового механізму роботи портової галузі України перебувають сьогодні на порядку

денному в Міністерстві інфраструктури та Адміністрації морських портів України і зазнають найбільшого впливу від процесів оновлення. Результати такого оновлення слід очікувати у найближчому майбутньому і, маємо сподівання, що вони нарешті введуть портову галузь України до кола найпотужніших та конкурентоздатних у Причорноморському регіоні.

Ключові слова: порти, морські порти, логістика, портова галузь, оновлення правового регулювання.

АННОТАЦІЯ

Андрущенко С. В. Составляющие логистики морских портов Украины: обновление организационно-правового обеспечения. – Статья.

Статья посвящена исследованию факторов, оказывающих определяющее влияние на повышение конкурентоспособности и достижение эффективности логистических систем, составной частью которых являются морские порты Украины. Отмечается, что в Украине существует сеть мощных морских портов, где в целом логистическая функция налажена на достаточно высоком уровне, однако имеет место ряд факторов, которые до сих пор сдерживают развитие отечественных портов и негативно влияют на их логистическую привлекательность: износ основных мощностей, значительные размеры ставок портовых сборов и наценки за овертайм, низкая результативность трансшипмента и отсутствие портовхабов, необходимость внедрения технологий оформления с использованием метода “единого окна”, значительная актуализация обновления программных документов отрасли: Стратегии развития морских портов и Морской доктрины Украины. Автор отмечает, что эти и некоторые другие аспекты совершенствования организационно-правового механизма работы портовой отрасли Украины находятся сегодня на повестке дня в Министерстве инфраструктуры и Администрации морских портов Украины и испытывают наибольшее влияние процессов обновления. Результаты такого обновления следует ожидать в ближайшем будущем и, как ожидается, они наконец закрепят портовую отрасль Украины в числе наиболее мощных и конкурентоспособных в Причерноморском регионе.

Ключевые слова: порты, морские порты, логистика, портовая отрасль, обновление правового регулювання.

