

**Райчева Л.І.**кандидат економічних наук, доцент,  
Міжнародний гуманітарний університет (м. Одеса)**Raicheva Larysa**

International Humanitarian University (Odesa)

**ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ  
У СИСТЕМІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ****STATE REGULATION OF SEAPORT ACTIVITY  
IN THE SYSTEM OF ECONOMIC SECURITY OF UKRAINE**

Стаття визначає Україну як незалежну європейську країну, що має статус морської держави. Наведено трактування економічної безпеки на морському транспорті як підсистеми економічної безпеки держави. Узагальнено переваги, можливості, слабкі сторони і загрози портової інфраструктури України. Зроблено висновок про низькі рейтинги України у Глобальному індексі конкурентоспроможності країн за показником «Ефективність морських портів» якості транспортної інфраструктури. Надано оцінку інформаційних змін Реєстру морських портів України через військову агресію росії, тимчасову втрату контролю над морськими портами та їх блокування. Встановлено зміщення ділової активності в порти Дунайського регіону. Систематизовано заходи держави зі зменшення небезпеки морських перевезень в умовах воєнного стану. Охарактеризовано організаційні моделі регулювання діяльності морських портів. Обґрунтовано доцільність переходу в Україні від моделі «порт-інструмент» до моделі «порт-власник».

**Ключові слова:** державне регулювання, діяльність, морські порти, система, економічна безпека.

The article defines Ukraine as an independent European country with the status of a maritime state, access to the Seas of Azov and the Black Sea, a long coastline, and a significant area of water space. Economic security in maritime transport is interpreted as a subsystem of economic security of the state, and its objects are defined as: security of port infrastructure, security of navigation, anti-terrorist security of transportation, man-made and ecological security of functioning of sea ports. The advantages, opportunities, weaknesses and threats of the port infrastructure of Ukraine are summarized. A conclusion was made about the low ratings of Ukraine in the Global Index of Competitiveness of Countries according to the indicator «Efficiency of Sea Ports» of the quality of transport infrastructure. It is shown that the criteria for the efficiency of the functioning of seaports are: the state of their material and technical base (quality), as well as quantitative indicators of the volume of export, import, transit, cargo turnover, the number of processed vessels, etc. An assessment of informational changes in the Register of Seaports of Ukraine has been provided. It is shown that at the moment only half of them are working due to the military aggression of Russia and the temporary loss of control over the seaports of the AR «Crimea» and the Sea of Azov, as well as the blocking of the Black Sea ports. The shift of business activity to the ports of the Danube region is shown. The measures of the state to reduce the danger of sea transportation in the conditions of martial law in terms of loss compensation, risk insurance, implementation of the multilateral agreement on the export of grain and food products from Ukrainian ports have been systematized. Organizational models of regulation of seaport activity are characterized. It is proved that their domestic form of state unitary enterprise of commercial type, managed by the Administration of Sea Ports of Ukraine, gravitates towards the «port-instrument» model. Reasonable expediency of transition to the «port-owner» model, which provides for the concession of port assets and infrastructure owned by the state, development of competition between sea ports, simplification of customs procedures when crossing borders, reduction of port dues rates, etc.

**Key words:** state regulation, activity, sea ports, system, economic security.

**Постановка проблеми.** Морські порти є інфраструктурною основою функціонування зовнішнього морського транспорту і стратегічною ланкою транспортної системи загалом.

Вони відіграють важливу роль у забезпеченні національної і економічної безпеки держави, зміцненні обороноздатності і транзитного потенціалу, розвитку внутрішньої і зовнішньої

торгівлі, забезпечуючи перевезення вантажів і пасажирів, у т.ч. на міжнародних рейсах. Стратегічне значення морських портів, які являють собою природно-монопольний сегмент національної економіки, обумовлює державну власність на них. Термінали морських торговельних портів України обслуговуються державними унітарними підприємствами, які діють як державні комерційні підприємства. Тому від ефективності державного регулювання їх діяльності залежить ділова активність на морському транспорті, інвестиційна привабливість національної транспортної системи, стан економічних та політичних зв'язків України з іншими країнами світу. Актуальність окреслених проблем привертає до їх вирішення увагу багатьох учених. Важливим є дослідження Артем'єва О.С. [1, с. 121] щодо перспектив розвитку господарських відносин у морських портах. У працях Габ О.Г., Гришової І.Ю., Дяченко О.П. досліджено державну політику стратегічного розвитку морських портів України в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів і зміцнення їх конкурентоздатності [2; 3]. Філіпповою В.Д., Шепетовським О.С. систематизовано базові моделі державного управління розвитком морських портів [5], а Власовою В., Єдемським Є. узагальнено проблеми та перспективи розвитку морських портів на Дунаї [10]. Високо оцінюючи науковий доробок зазначених авторів, слід визнати необхідність переосмислення питань конкурентоспроможності і безпеки функціонування морських портів в умовах воєнного стану, а також ролі держави в їх зростанні, виходячи з потреб забезпечення обороноздатності країни і стабілізації національної економіки.

**Метою дослідження** є формалізація моделі державного регулювання діяльності морських портів у системі економічної безпеки України та особливості її трансформації в умовах воєнного стану і післявоєнного відновлення національної транспортної системи.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Економічна безпека держав значної мірою залежить від їх конкурентних позицій на ринках світової морської торгівлі, що визначаються питомою вагою обсягів випуску товарів та послуг експорт-орієнтованих галузей у міжнародному розподілі праці.

Україна є незалежною європейською країною, яка має статус авіакосмічної і морської держави. Географічно-просторове розміщення обумовлює її вихід до Азовського і Чорного морів, а у поєднанні з геополітичним становищем, збільшує місце і роль України у всесвітній та регіональній системах міжнародних економічних відносин [2, с. 75]. Широкі можливості

для зростання економічного потенціалу морського транспорту в Україні надає велика протяжність морського узбережжя, значна площа водного простору, вагомий внесок у розвиток морезнавства та дослідження Світового океану. Зміцненню міжнародної конкурентоспроможності України на ринку зовнішнього морського транспорту сприятиме приведення інфраструктури морських портів до міжнародних стандартів, стабільне зростання транзитних перевезень, розширення національної мережі транспортних коридорів, інтегрованих у транспортні системи Європи, Азії, Балтійського і Чорноморського регіонів [3, с. 9], участь у реалізації проекту *ТРАСЕКА* (аббревіатура від англ. *Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia*) у рамках програми міжнародного співробітництва між ЄС та країнами-партнерами по організації транспортного коридора «Європа – Кавказ – Азія».

Економічна безпека держави є комплексним поняттям, складовими якої є безпека на морському транспорті, об'єктами якої є: безпека портової інфраструктури, безпека мореплавства, антитерористична безпека відповідно до вимог Міжнародної морської організації (англ. *International Maritime Organization, IMO*); техногенна та екологічна безпека функціонування морських портів.

Морські порти є інтегруючим елементом транспортної системи країни, поєднуючи різні види транспорту – морський, внутрішній водний, залізничний, автомобільний, трубопровідний тощо. Як елемент єдиного транспортного комплексу країни морський порт реалізує важливі функції. Основними з них є функції транспортно-логістичного центру, які він виконує за класифікацією видів економічної діяльності (КВЕД – 2010) у рамках групи 52.2 «Допоміжна діяльність у сфері транспорту»: надання транспортної інфраструктури для підтримки пасажирських та/або вантажних перевезень, вантажно-розвантажувальні роботи, обробка транспортних засобів; перевалка та зберігання вантажів, транспортно-експедиторські послуги; організація експортно-імпортних, транзитних, каботажних, складських операцій; посередницька діяльність митного брокера та митного перевізника, декларування вантажів; надання інформаційно-програмного, технологічного та конструкторського забезпечення тощо. Додаткові функції виконуються у рамках надання супутніх послуг за групою 50.20 КВЕД-2010 «Вантажний морський транспорт»: надання послуг перевезення пасажирів та вантажів морем і прибережними водами, рейсові та нерейсові буксирування барж, нафтових вишок тощо; надання в оренду

морських суден для здійснення вантажних перевезень тощо.

Відповідно до Закону України «Про морські порти України» [4] морський порт - визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності. Функціонування морського порту забезпечують рухомі та нерухомі об'єкти, що становлять портову інфраструктуру. Єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти портової інфраструктури і розташований у межах морського порту, є морським терміналом. Його експлуатацію, проведення вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування суден, пасажирів, вантажів, їх зберігання тощо здійснює портовий оператор (стивідорна компанія).

Об'єктами права державної власності є стратегічні об'єкти портової інфраструктури, представлені об'єктами загального користування, гідротехнічними спорудами, засобами навігаційного обладнання та забезпечення морських шляхів, системами управління рухом суден тощо. Адміністрація морських портів України (АМПУ) є державним підприємством, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання стратегічних об'єктів портової інфраструктури тощо. АМПУ виконує покладені завдання безпосередньо і через свої філії, утворені в кожному морському порту у формі його адміністрації.

Державні органи виконавчої влади здійснюють такі функції щодо морського транспорту: регулювання, управління, нагляд та контроль за діяльністю морських портів та безпекою мореплавства. Принципи організації функціонування та розвитку морських портів визначаються статтею 4 Закону України «Про морські порти України», серед них: розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення

безпеки мореплавства, нагляду за нею та комерційної господарської діяльності; збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту; рівність прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування.

Відповідно до статті 18 Закону України «Про морські порти України» обслуговувати судна, пасажирів, вантажі та підприємства, продукція та/або сировина яких транспортується територією та акваторією порту, можуть суб'єкти господарювання усіх форм власності.

Координацію питань, пов'язаних із розвитком та функціонуванням морського порту, здійснює Рада морського порту як постійно діючий дорадчо-консультаційний орган, до складу якого входять начальник та капітан морського порту, представники власників (користувачів) морських терміналів, стивідорних компаній, інших суб'єктів господарювання, що надають портові та супутні послуги.

Якість транспортної інфраструктури є складовою оцінки Індексу глобальної конкурентоспроможності (*GCI – The Global Competitiveness Index*), який щорічно визначається Всесвітнім економічним форумом (*World Economic Forum*) і публікується у відповідному звіті – *The Global Competitiveness Report*. Одним із показників, що оцінюється, є ефективність портів країни. Його рейтинг для України наведено на рис. 1. Протягом 2011–2019 років в розрахунку *GCI* брали участь 138–144 країни, місце України протягом 2011–2013 років покращилось, оскільки вона піднялася з 94–96 місця на 75 місце. Протягом 2014–2016 років ситуація погіршувалася і наша країна опустилася на 107–108 місце, у наступні роки розпочалася зворотна тенденція і у 2018–2019 роках Україна посідала 77–78 місця.

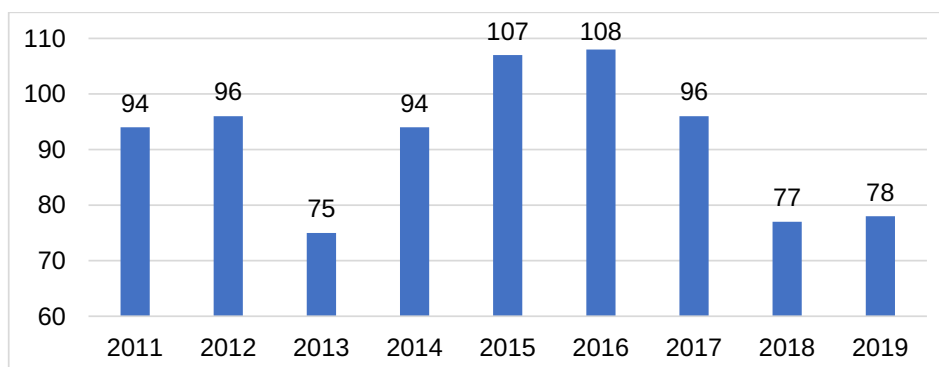


Рис. 1. Динаміка рейтингу України за показником «Ефективність морських портів» *GCI*, місце

Джерело: розраховано за даними [5]

Таблиця 1

**Переваги, можливості, слабкі сторони і загрози портової інфраструктури України**

<b>Переваги</b>	<b>Можливості</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– вдале географічно-просторове розташування і вихід до морів;</li> <li>– значний експортний потенціал галузей національної економіки;</li> <li>– значні потужності з перевалки вантажів;</li> <li>– високий професіоналізм персоналу;</li> <li>– якісна система підготовки морських спеціалістів;</li> <li>– участь у міжнародних організаціях.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– розвиток морських транспортних коридорів із країнами Європи і Азії, у т.ч. проекту <i>ТРАСЕКА</i>;</li> <li>– зростання світового попиту на продукцію сільськогосподарства і продовольство;</li> <li>– нарощення пасажиро- та вантажопотоків;</li> <li>– здатність персоналу до навчання;</li> <li>– організація кластерів та спеціальних сегментів;</li> <li>– залучення приватного капіталу для модернізації,</li> <li>– здійснення протекціоністської тарифної політики.</li> </ul>
<b>Слабкі сторони</b>	<b>Загрози</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– брак інвестицій у галузь;</li> <li>– неконкурентна тарифна політика;</li> <li>– низька привабливість інвестиційного клімату;</li> <li>– недосконала інфраструктура і низький індекс конкурентоспроможності;</li> <li>– високий знос основних засобів та їх повільне оновлення;</li> <li>– значні витрати часу на оформлення транзитних документів;</li> <li>– неврегульованість питань митного оформлення і перетину державного кордону;</li> <li>– недобросовісна конкуренція;</li> <li>– зростання частки експортних вантажопотоків альтернативними видами транспорту;</li> <li>– низький рівень міжгалузевої координації діяльності на транспорті;</li> <li>– недостатня спеціалізація морських портів за видами вантажів;</li> <li>– обмежені можливості державного бюджетного фінансування.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– військові дії, що обумовлюють високий ризик втрати майна морських портів та морських суден;</li> <li>– небезпека морських перевезень;</li> <li>– високі кіберзагрози;</li> <li>– технічна невідповідність операцій і сервісних послуг міжнародним стандартам;</li> <li>– скорочення світового попиту на сировину і продукцію металургійного виробництва;</li> <li>– екологічні обмеження на перевалку вантажів в морських портах, розташованих у містах;</li> <li>– недостатній рівень інформатизації транспортних процесів;</li> <li>– низький рівень технічної безпеки морських портів;</li> <li>– зростання цін на енергоносії, їх дефіцит;</li> <li>– нестійкість логістичних ланцюжків через складність геополітичної обстановки, ведення бойових дій та ворожих обстрілів.</li> </ul>

Джерело: власна розробка

Тобто міжнародну конкурентоспроможність морських портів України слід визнати низькою, але з позитивним прогнозом. На погіршення рейтингу ефективності морської інфраструктури протягом 2014–2016 років вплинули такі фактори: анексія АР Крим із п'ятьма морськими портами в містах: Євпаторія, Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта; тимчасова втрата Україною валового внутрішнього продукту, що генерується на території АР Крим і відповідних вантажопотоків, які незаконно перерозподілилися на користь РФ; військова агресія на Сході України і створення штучних квазіутворень на території Донецької і Луганської областей призвели до втрати валового регіонального продукту на окупованих територіях і зменшення експорту через морські порти, передусім м. Маріуполя.

Портова інфраструктура забезпечує надання послуг морського походження або морського призначення. Її переваги, можливості, слабкі

сторони і загрози в українських умовах систематизовані у табл. 1.

У світовій практиці існує чотири основні організаційні моделі організації діяльності морських портів: приватна, державна, порт-власник, порт-інструмент [6], характеристики яких наведено у табл. 2.

В основі моделі порт-власник лежить договір концесії, коли приватний оператор отримує право довгострокової оренди на портові активи і портову інфраструктуру в обмін на концесійні платежі. Відповідно до умов договору концесіонер здійснює інвестиції, необхідні для створення, реконструкції та розширення об'єкта концесії. Держава реалізує функції регулювання і контролю, здійснює моніторинг виконання умов договору концесії.

Особливістю організаційно-правового статусу морських портів України є поєднання: з однієї сторони, державної власності, вертикального підпорядкування Адміністрацію мор-

## Характеристика організаційних моделей регулювання діяльності морських портів

№ з/п	Ознака	Модель			
		приватна	державна	порт-власник	порт-інструмент
1	Функції з управління та інвестування	приватні суб'єкти	адміністрація порту, органи державного управління	концесіонер, приватні суб'єкти	адміністрація порту, приватні суб'єкти
2	Функції держави	регуляторні, контрольні	господарські, регуляторні, контрольні	концесіодавець, регуляторні, контрольні	управління майном, регуляторні, контрольні
3	Державне фінансування	немає	основне джерело	немає, держава отримує доходи від договору концесії	є частковим
4	Переваги	- відсутність навантаження на бюджет	- можливість прямого державного впливу	- розмежування господарських та адміністративних функцій держави; - отримання доходів бюджету від розпорядження державною власністю	- розмежування господарських функцій та функцій із управління майном; - зменшення навантаження на бюджет
5	Недоліки	- відсутність прямого державного впливу	- брак бюджетного фінансування; - поєднання господарських та адміністративних функцій держави	- конфлікт інтересів між державою, концесіонером, приватними інвесторами; - можливість превалювання приватно-власницьких інтересів над державними	- конфлікт інтересів між державою, портовими операторами та приватними інвесторами

Джерело: власна розробка

ських портів України і Міністерству інфраструктури України; з іншої – здійснення самостійної підприємницької діяльності, яка ґрунтується на горизонтальних взаємозв'язках з іншими суб'єктами господарювання на договірній основі, що передбачає партнерську взаємодію із суб'єктами, які перебувають у відносинах підпорядкованості в системі державного управління. Таким чином, модель державного регулювання діяльності морських портів в Україні можна ідентифікувати як «порт-інструмент» – перехідну форму від державного порту до порту-власника.

Для здійснення державного нагляду і забезпечення даними, необхідними для виконання завдань у сфері безпеки мореплавства і охорони навколишнього природного середовища відповідно статті 6 Закону України «Про морські порти України» ведеться реєстр морських портів України як електронна база даних з їх обліку. У реєстрі знаходиться інформація про 18 морських торговельних портів, із них діяль-

ність п'яти з них у рамках правового поля України була призупинена у 2014 році у зв'язку з анексією АР Крим (Севастопольський, Євпаторійський, Феодосійський, Ялтинський, Керченський). Для заходження іноземних суден до початку широкомасштабної агресії РФ проти України були відкриті 13 морських портів [7]: Бердянськ, Білгород-Дністровський, Ізмаїл, Маріуполь, Миколаїв, Одеса, Південний, Рені, Скадовськ, Спеціалізований морський порт Ольвія, Усть-Дунайськ, Херсон, Чорноморськ. Після її початку у зв'язку з неможливістю здійснення обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності, робіт, забезпечення належного рівня безпеки судноплавства Наказом Міністерства інфраструктури України від 28.04.2022 № 256 [8] затверджено рішення про закриття морських портів Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ, Херсон. Таким чином, діючими лишаються 9 морських торговельних портів. На сайті



АМПУ опубліковано документи, звід звичаїв та обов'язкових настанов у розрізі таких морських торговельних портів України [9]: Білгород-Дністровський; Ізмаїл; Миколаїв; Одеса; Ольвія (спеціалізований); Південний; Рені; Усть-Дунайськ; Чорноморськ. Порти Дунайського регіону (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ) мають вдале географічне розташування, оскільки знаходяться на перетині паневропейських транспортних коридорів [10]. Український судновий канал Дунай – Чорне море є альтернативою румунським каналам (Дунай – Чорне море, Сулимський канал) і становить для них значну конкуренцію, оскільки вартість проходу по ньому значно нижче. До початку військової агресії рф цей потенціал використовувався слабо. Але через припинення діяльності українських морських портів Азовського басейну, блокаду Чорноморських портів відбулася переорієнтація логістичних напрямків на порти Дунайського регіону. У 2022 році обсяг вантажопереробки ними зріс майже втричі порівняно з 2021 роком, а першу позицію у номенклатурі вантажів займають зернові культури. Постановою Кабінету Міністрів України від 31.05.2022 № 642 [11] Міністерству інфраструктури України виділено кошти з резервного фонду державного бюджету для гарантування безпеки судноплавства в акваторії українських портів у Дунайському регіоні та перевезень залізничним транспортом у сумі 250 млн. грн. для відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок збройної агресії рф проти України та воєнних дій на її території. У частині водного транспорту вони призначені для виплат фрахтувальникам, операторам та/або власникам морських суден та суден внутрішнього плавання, що ходять під прапором України та під прапорами іноземних держав, – у разі їх перебування в акваторії українських портів у Дунайському регіоні.

Наказом Міністерства інфраструктури від 09.07.2022 № 503 [12] затверджено Порядок оцінки шкоди, заподіяної внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України та воєнних дій на території України, у сферах безпеки судноплавства в акваторії українських портів у Дунайському регіоні та перевезень залізничним транспортом. Він поширюється на випадки письмової відмови страховиками у наданні страхового покриття на ризики за договором страхування страхувальникам, якими є: фрахтувальники, оператори та/або власники морських суден та суден внутрішнього плавання, що ходять під прапором України та під прапорами іноземних держав (окрім рф та білорусії) відповідно до статті 3 Закону України «Про страхування» [13].

Оцінка шкоди має бути здійснена оцінювачем та/або суб'єктом оціночної діяльності від-

повідно до вимог Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» [14] не пізніше ніж через 90 календарних днів з дня отримання відмови страховика у наданні страхового відшкодування. Результатом належним чином проведеної оцінки шкоди є звіт про оцінку майна, який має пройти обов'язкове рецензування.

В умовах триваючої збройної агресії рф Україна за підтримки світової спільноти реалізує ініціативи щодо створення безпекового механізму транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів. Директиви делегації Уряду України для участі у багатосторонніх переговорах з цього приводу затверджені Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 22 липня 2022 р. № 626-р. [15]. Операція з транспортування української продукції з портів проводиться під егідою ООН за підтримки Турецької Республіки. Судна мають прямувати згідно із затвердженим Спільним координаційним центром (СКЦ) коридором і графіком після їх перевірки інспекційною групою Сторін Угоди. Перше, тестове судно у супроводі лідуєчого судна відправилось 01.08.2022 гуманітарним коридором з порту Одеса до Тріполі, у Лівані. Процесом реалізації «зернових угод» управляє АМПУ, намагаючись зробити його прозорим і зрозумілим для ринку, у т.ч. шляхом публікації регулярних оперативних звітів на своєму офіційному сайті [16] щодо виконання тижневого плану обробки суден портовими операторами та черговості проведення інспекцій СКЦ.

АМПУ започаткувала електронну чергу, яка дозволила оптимізувати та зробити прозорим планування заходу та виходу суден в/із українських портів. Але стабільне функціонування «зернового коридору» порушує деструктивна позиція рф, яка гальмує проходженні контролю суден у Босфорі і створює штучні черги. Негативними наслідками такої ситуації для України є завантаження морських транспортних портів менше ніж наполовину від пропускної здатності, а для країн світу – недоотримання аграрної продукції та продовольства.

В умовах післявоєнного відновлення економіки одним із каналів зміцнення конкурентоспроможності України має стати збільшення обсягів вантажопотоків, обслуговуваних засобами морського транспорту, визначення напрямків спеціалізації торговельного флоту, удосконалення технології перевезення наливних та наливних вантажів. забезпечення безпеки мореплавства, формування інноваційної інфраструктури та збільшення пропускної потужності морських портів, їх інтеграція в міжнародні транспортні коридори тощо. Зростання портової потужності обумовлено необхідністю

розширення зовнішньоторговельних зв'язків України шляхом морських перевезень вантажів і забезпечення їх міжнародного транзиту.

Важливими інструментами зміцнення безпеки на морському транспорті є: інноваційне техніко-технологічне оснащення морських портів, удосконалення електронних систем управління, технологічних й інформаційних процесів, логістичних транспортних потоків. Реалізація зазначених заходів потребує відповідного інвестиційного забезпечення, у т.ч. шляхом податкового стимулювання залучення інвестицій в розвиток морських портів України; підтримки привабливості для морських суден портових зборів і тарифів на вантажно-розвантажувальні роботи й пов'язані з ними послуги; що надаються в морському порту, сприяє збільшенню заходів суден до портів; залучення приватних інвестицій у морські порти, поширення використання різних форм державно-приватного партнерства для зниження бюджетного навантаження і залучення висококваліфікованих кадрів за збереження державного контролю.

Передумовами зміцнення міжнародної конкурентоспроможності і безпеки морських перевезень є посилення вимог до їх швидкості і неперервності, забезпечення цілісності і схоронності вантажів, приведення рівня тарифів і цін на транспортні і супутні послуги морських портів до їх якості. Зростанню інвестиційної та цінової конкурентоспроможності транспортного комплексу України і розширенню міжнародних транспортних коридорів сприятиме політика демонополізації в галузі, зокрема, в частині морського транспорту – перехід до моделі «порт-власник», яка передбачає передачу в концесію портових активів і інфраструктури, що належить державі, розвиток конкуренції між морськими портами, спрощення митних процедур під час перетину кордонів, зменшення ставок портових зборів тощо.

#### **Висновки з проведеного дослідження.**

1. Україна є незалежною європейською країною, яка має статус морської держави, вихід до Азовського і Чорного морів велику протяжність морського узбережжя, значну площу водного простору. Геополітичні фактори і значний потенціал експортно-орієнтованих галузей національної економіки створюють підґрунтя для зміцнення економічної безпеки України на основі посилення конкурентних позицій на ринках світової морської торгівлі шляхом приведення інфраструктури морських портів до міжнародних стандартів, стабільного зростання транзитних перевезень, розширення національної мережі транспортних коридорів.

2. Економічна безпека на морському транспорті є підсистемою економічної безпеки дер-

жави, а її об'єктами визначено: безпеку портової інфраструктури, безпеку мореплавства, антитерористичну безпеку перевезень, техногенну та екологічну безпеку функціонування морських портів.

3. Узагальнено переваги, можливості, слабкі сторони і загрози портової інфраструктури України. Зроблено висновок про низькі рейтинги України у Глобальному індексі конкурентоспроможності країн за показником «Ефективність морських портів» якості транспортної інфраструктури. Показано, що критеріями ефективності функціонування морських портів є: стан їх матеріально-технічної бази (якість), а також кількісні показники обсягів експорту, імпорту, транзиту, вантажообороту, кількості оброблених суден тощо. Причому збільшення кількісних показників функціонування морських портів має супроводжуватися подальшим покращенням їх якісного стану. Рейтинг країни за портовою інфраструктурою відображає ступінь її інтеграції в глобальну розподільчу систему матеріальних потоків.

4. Надано оцінку інформаційних змін Реєстру морських портів України. Із 18 внесених до реєстру портів на даний момент працює лише половина через військову агресію росії і тимчасову втрату контролю над морськими портами АР «Крим» і Азовського моря, а також блокування портів Чорного моря. Показано зміщення ділової активності в порти Дунайського регіону. Систематизовано заходи держави зі зменшення небезпеки морських перевезень в умовах воєнного стану в частині компенсації втрат, страхування ризиків, реалізації багатосторонньої угоди з експорту зерна та продуктів харчування з українських портів.

5. Охарактеризовано організаційні моделі регулювання діяльності морських портів. Доведено, що їх вітчизняна форма державного унітарного підприємства комерційного типу, керована Адміністрацією морських портів України, тяжіє до моделі «порт-інструмент». Україна має значний резерв підвищення транзитного потенціалу і обсягу зовнішніх морських вантажних перевезень, який може стати потужним драйвером зміцнення міжнародної конкурентоспроможності національної економіки. Цьому сприятиме перехід до моделі «порт-власник», яка передбачає передачу в концесію портових активів і інфраструктури, що належить державі, розвиток конкуренції між морськими портами, спрощення митних процедур під час перетину кордонів, зменшення ставок портових зборів тощо.

Метою подальшого дослідження є розробка пропозицій із розробки стратегічних засад розвитку водного транспорту України в умовах євроінтеграції.

**Список використаних джерел:**

1. Артем'єв О.С. Державне регулювання господарських відносин у діяльності морських портів. *Вісник Херсонського національного технічного університету*. 2020. № 4. С. 117–123.
2. Дяченко О.П., Габ О.Г. Методичний інструментарій стратегічного розвитку та нарощення конкурентоздатності морських портів України. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2019. № 4. С. 69–77.
3. Гришова І.Ю., Дяченко О.П. Державна політика розвитку морських портів України в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 13. С. 5–11.
4. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>.
5. World Economic Forum Annual Meeting. URL: <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2020>.
6. Філіппова В.Д., Шепетовський О.С. Базові моделі державного управління розвитком морських портів. *Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування*. 2019. № 2. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu\\_2019\\_2\\_22](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2019_2_22).
7. Про затвердження переліку морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 26.06.2013 № 466-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/466-2013-%D1%80#Text>.
8. Про закриття морських портів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 28.04.2022 № 256. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0470-22>.
9. Адміністрація морських портів України. Документація по морським портам. URL: <https://www.uspa.gov.ua/documentation>.
10. Власова В., Єдемський Є. Проблеми та перспективи розвитку морських портів на Дунаї. *Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Серія : Економіка і управління*. 2019. Вип. 43–44. С. 52–60.
11. Про виділення коштів з резервного фонду державного бюджету для гарантування безпеки судноплавства в акваторії українських портів у Дунайському регіоні та перевезень залізничним транспортом: Постанова Кабінету Міністрів України від 31.05.2022 № 642. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/642-2022-%D0%BF>.
12. Про затвердження Порядку оцінки шкоди, заподіяної внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України та воєнних дій на території України, у сферах безпеки судноплавства в акваторії українських портів у Дунайському регіоні та перевезень залізничним транспортом: Наказ Міністерства інфраструктури від 09.07.2022 № 503. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1279-22>.
13. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 № 85/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80#Text>.
14. Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні: Закон України від 12.07.2001 № 2658-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2658-14#Text>.
15. Директиви делегації Уряду України для участі у багатосторонніх переговорах з підготовки та узгодження проекту Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 22 липня 2022 р. № 626-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/626-2022-%D1%80#n13>.
16. Оперативний звіт АМПУ: Зведена таблиця підходу суден до морських портів України. URL: <https://www.uspa.gov.ua/project/zvit-zerno>.

**References:**

1. Artemiev O.S. (2020). Derzhavne rehuliuвання hospodarskykh vidnosyn u diialnosti morskykh portiv [State regulation of economic relations in the activity of sea ports]. *Visnyk Khersonskoho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu*, 4, 117–123. [in Ukrainian]
2. Diachenko O.P., Hab O.H. (2019). Metodychni instrumentarii stratehichnoho rozvytku ta naroshchennia konkurentozdatnosti morskykh portiv Ukrainy [Methodical tools for strategic development and increasing the competitiveness of seaports of Ukraine]. *Naukovi zapysky Instytutu zakonodavstva Verkhovnoi Rady Ukrainy*, 4, 69–77. [in Ukrainian]
3. Hryshova I.Yu., Diachenko O.P. (2019). Derzhavna polityka rozvytku morskykh portiv Ukrainy v konteksti rozvytku mizhnarodnykh transportnykh korydoriv [State policy of the development of seaports of Ukraine in the context of the development of international transport corridors]. *Investytsii: praktyka ta dosvid*, 13, 5–11. [in Ukrainian]
4. Verkhovna Rada of Ukraine (2012). Law of Ukraine «On Sea Ports». Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>. [in Ukrainian]
5. World Economic Forum Annual Meeting (2022). Available at: <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2020>. [in English]



6. Filippova V.D., Shepetovskiy O.S. (2019). Bazovi modeli derzhavnoho upravlinnia rozvytkom morskyykh portiv [Basic models of state management of seaport development]. *Teoriia ta praktyka derzhavnoho upravlinnia i mistsevoho samovriaduvannia*, 2. Available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu\\_2019\\_2\\_22](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2019_2_22). [in Ukrainian]
7. Cabinet of Ministers of Ukraine (2013). Order «On approval of the list of seaports of Ukraine open for the entry of foreign ships». Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/466-2013-%D1%80#-Text>. [in Ukrainian]
8. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2022). Order «On the closure of sea ports». Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0470-22>. [in Ukrainian]
9. Administration of Sea Ports of Ukraine (2022). Documentation on sea ports. Available at: <https://www.uspa.gov.ua/documentation>. [in Ukrainian]
10. Vlasova V., Yedemskiy Ye. (2019). Problemy ta perspektyvy rozvytku morskyykh portiv na Dunai [Problems and prospects of the development of seaports on the Danube]. *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho universytetu infrastruktury ta tekhnolohii. Seriya : Ekonomika i upravlinnia*, 43–44, 52–60. [in Ukrainian]
11. Cabinet of Ministers of Ukraine (2022). Resolution «On the allocation of funds from the reserve fund of the state budget to guarantee the safety of navigation in the water area of Ukrainian ports in the Danube region and transportation by rail transport». Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/642-2022-%D0%BF>. [in Ukrainian]
12. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2022). Order «On the approval of the Procedure for assessing the damage caused as a result of the armed aggression of the Russian Federation against Ukraine and military actions on the territory of Ukraine, in the spheres of navigation safety in the water area of Ukrainian ports in the Danube region and transportation by rail transport». Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1279-22>. [in Ukrainian]
13. Verkhovna Rada of Ukraine (1996). Law of Ukraine «On Insurance». Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80#Text>. [in Ukrainian]
14. Verkhovna Rada of Ukraine (2001). Law of Ukraine «About the valuation of property, property rights and professional valuation activity in Ukraine». Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2658-14#Text>. [in Ukrainian]
15. Cabinet of Ministers of Ukraine (2022). Order «Directives of the delegation of the Government of Ukraine to participate in multilateral negotiations on the preparation and coordination of the draft Initiative on the safe transportation of grain and food products from Ukrainian ports». Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/626-2022-%D1%80#n13>. [in Ukrainian]
16. Administration of Sea Ports of Ukraine (2022). Operational report: summary table of the approach of ships to the seaports of Ukraine. Available at: <https://www.uspa.gov.ua/project/zvit-zerno>. [in Ukrainian]