

статтях, як 63, що стосується запасів, що зустрічаються у безпосередньо прилеглих до виключних економічних зон районах, або 242 «Сприяння міжнародному співробітництву», формули обов'язковості є менш категоричними. Вони відповідно говорять про «прагнення» держав до узгодження заходів і «сприяння співпраці».

Список використаної літератури:

1. Конвенція ООН по морському праву, 1982. *Бюллетень міжнародних договорів*. 1998. № 1. С. 3–168.
2. Jaenicke G. Cooperation in the Baltic Area. *The law of the sea in the 1980s*; Proc. Law Sea Inst.: Fourteenth Ann. Conf. Oct. 20–23, 1980. Kiel. Hawaii, 1983. P. 500–515.
3. Third United Nations Conference on the law of the sea: Offic. Rec. Vol. 4.

Ключові слова: морське право, морські простори, замкнені та напівзамкнені моря, співробітництво, Конвенція ООН з морського права 1982 року.

Ключевые слова: морское право, морские пространства, замкнутые и полузамкнутые моря, сотрудничество, Конвенция ООН по морскому праву 1982 года.

Key words: maritime law, maritime spaces, enclosed and semi-enclosed seas, cooperation, 1982 UN Convention on the Law of the Sea.

СЕРАФІМОВ ВІТАЛІЙ ВІТАЛІЙОВИЧ

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри морського та митного права,
кандидат юридичних наук, доцент*

ПОЛІТИКА ПЛАНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ: ПЕРСПЕКТИВИ ОНОВЛЕННЯ

Метою діючої Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [1] є визначення концептуальних засад формування державної політики планування та розвитку портової галузі, спрямованих на покращення сервісу, створення умов для залучення приватних інвестицій та підвищення ефективності використання наявних потужностей у морських портах України, гармонізацію розвитку припортової інфраструктури (залізничних підходів, автомобільних доріг) та пропускної спроможності морських портів, збільшення рівня їх участі у міжнародних ланцюгах постачань, забезпечення екологічної безпеки відповідно до міжнародних стандартів та недопущення суб'єктами господарювання і суднами забруднення навколишнього природного середовища, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів у межах території та акваторії морського порту.

Зважаючи на оцінку ефективності роботи морських портів, що була наведена в Аудиті економіки 2030 [2], портова галузь України ще довгий

час буде потребувати значних інвестицій, інновацій та удосконалень, а через застарілість та критичний технічний стан обладнання державних морських портів, вже через дуже короткий час їм буде надзвичайно складно конкурувати на ринку морських перевезень і супутніх послуг. Важливо пам'ятати, що ефективний розвиток підприємств транспортної системи належить до кола пріоритетних завдань державної політики у напрямку створення передумов підвищення рівня економічного розвитку країни, як шляхом використання переваг її геополітичного положення, так і поліпшення якості транспортних послуг, зниження витрат транспортування товарів і вантажів за рахунок комплексної інформатизації підприємств транспорту і перегляду транспортних технологій. Розвиток національних економік неможливий без інтеграції транспортного комплексу у світову транспортну систему, створення мультимодальних перевізних систем і систем товаророзподілу, заснованих на принципах логістики з використанням сучасних інформаційних технологій. Цим посилюється значимість підвищення координації у розвитку підприємств транспортної інфраструктури, формування на території країни конкурентоспроможних міжнародних транспортних коридорів та портів-хабів з розвинутою логістичною інфраструктурою. Інтенсивний розвиток наземного транспорту змусив сучасні порти відмовитися від пасивної стратегії розвитку. Вони опинилися в умовах конкурентного середовища, коли основним завданням порту стало виживання в умовах зростання агресивності зовнішнього середовища. Порт діє у середовищі, що зазнає значних економічних та політичних впливів, і часто прямо та побічно залежить від загальних проблем економіки та політики.

У Морській доктрині України на період до 2035 року [3] містяться норми про окремі аспекти реформування портової політики. Зокрема, акцентується увага на необхідності удосконалення тарифної політики у портовій галузі шляхом підвищення рівня економічної обґрунтованості. Дійсно, як відзначається у Доктрині, морські порти є однією з найважливіших з'єднувальних ланок національної транспортної та виробничої інфраструктури з європейською та світовою. Україна має потужний портовий потенціал: на узбережжі Чорного та Азовського морів функціонує 13 морських торговельних портів, їх причальний фронт має загальну довжину близько 40 км. Але внаслідок скорочення упродовж останніх років обсягів перевезень морські порти України мають резерви переробної спроможності у розмірі близько 50 %. Суб'єкти господарювання, що провадять діяльність у морському порту, у цілому є прибутковими, але потребують залучення інвестицій (для днопоглиблення, розбудови сучасних берегових і рейдових терміналів, оновлення перевантажувальної техніки, припортової інфраструктури) на суму понад 3 млрд доларів США, що обумовлює необхідність створення сприятливих умов для ефективного інвестування в економіку.

Показники перевалювання вантажів у портах України [4] та, зокрема, Великої Одеси, свідчать про значні об'єми вантажів та велику завантаженість портових потужностей. Але, незважаючи на значну

роль морських портів у забезпеченні економічної та соціальної стабільності країни, надзвичайно актуальною залишається зношеність їх обладнання, низька зацікавленість працівників у підвищенні ефективності праці через порівняно низьку оплату праці. Крім того, корупційні ризики [5], невідпрацьованість і складність портових формальностей [6] не забезпечують можливостей до поліпшення ситуації. Вжиття епізодичних, точкових заходів, затвердження програмних документів та поточного законодавства не будуть ефективними, адже реформування потребує загальний підхід до адміністрування галузі та зміщення пріоритетів з виключно споживчої політики «виснаження» портів на політику довгострокового розвитку та вкладення коштів у розвиток портової галузі. Першим кроком на цьому шляху може стати анонсоване та ініційоване Міністерством інфраструктури та Адміністрацією морських портів зниження частки відрахувань з чистого прибутку АМПУ та портових підприємств до державного бюджету до 50–30 % [7]. Це надасть потенціалу розвитку галузі, зокрема, оновленню технічного оснащення портів, забезпечення їх екологічної, епідеміологічної та санітарної безпеки (особливо зважаючи на пилове забруднення повітря). Крім того, слід переглянути політику оплати праці працівників портів з урахуванням складності та шкідливості умов їх праці, а також ролі таких працівників у забезпеченні стабільного функціонування морських портів як складних технічних систем.

Список використаної літератури:

1. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 р. № 1634-р). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p/print>
2. Аудит економіки України 2030. URL: <https://nes2030.org.ua/docs/doc-audit.pdf>
3. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-p/print>
4. Перевалка вантажів морпортами України б'є рекорди. URL: <https://agroexpert.ua/perevalka-vantazhiv-morportamy-ukrainy-b-ie-rekordy/>; Морские порты Украины установили исторический рекорд перевалки грузов. URL: <https://bituk.media/ekonomika/morski-porty-ukrayiny-vstanovyly-istorychnyj-rekord-perevalky-vantazhiv/>
5. ВАКС відсторонив першого заступника директора порту «Південний». URL: <https://www.slovoidilo.ua/2021/03/01/novyna/ekonomika/vaks-vidstoronyv-pershoho-zastupnyka-portu-pivdennyj>
6. Про припинення дій, які містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції: рекомендації Тимчасової адміністративної колегії Антимонопольний комітету України від 04.11.2020 р.

№ 2-рк/тк. URL: <https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public/5fb/3a1/5e7/5fb3a15e73782481469507.pdf>

7. Маємо вирішити питання дивідендної політики АМПУ і перегляду порткових зборів. – Владислав Криклій. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32661.html>

Ключові слова: політика, морська політика, портова політика, морський порт, портові формальності, морська галузь, торговельне мореплавання.

Ключевые слова: политика, морская политика, портовая политика, морской порт, портовые формальности, морская отрасль, торговое мореплавание.

Key words: policy, maritime policy, port policy, seaport, port formalities, marine affairs, merchant shipping.

АНДРУЩЕНКО СЕРГІЙ ВАСИЛЬОВИЧ

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
аспірант кафедри морського та митного права*

ПРАВОВИЙ РЕЖИМ СУДЕН КАБОТАЖНОГО ПЛАВАННЯ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

Судна під національним прапором у портах своєї держави користуються правовим режимом, який залежить від того, здійснювало таке судно закордонні рейси, чи ні. Так, якщо судно під українським прапором здійснює міжнародні перевезення, то його правовий режим не відрізняється від режиму судна під іноземним прапором стосовно здійснюваних контрольних та сервісних формальностей (при наданні останньому національного режиму). Це підтверджується визначенням, наданим у ст. 4 Митного кодексу України [1] (далі – МКУ): «судно закордонного плавання – українське або іноземне судно, яке здійснює міжнародні перевезення товарів та/або пасажирів та прибуває на митну територію України або вибуває за її межі». Але це не стосується здійснення юрисдикції держави порту у випадку учинення правопорушень, від здійснення якої держави порту утримуються щодо суден під іноземними прапорами. У випадку роботи судна під національним прапором у каботажі об'єм формальностей стосовно нього буде іншим (меншим), адже перетин державного кордону та заходження до іноземних портів не відбувається.

Відповідно до двосторонніх угод про торговельне судноплавання, каботаж зазвичай резервується за суднами під національними прапорами договірних сторін (ст. 6 Угоди України з Грецією, ст. 6 Угоди з Болгарією тощо). Відповідно до ст. 131 «Каботажні перевезення» КТМ України, перевезення між портами України здійснюються суднами, що плавають під Державним прапором України, а також суднами, що плавають під іноземним прапором за умови одержання на це дозволу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту. Закон України від 08.07.2011 р. «Про рибне