
АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ МІЖНАРОДНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА ТА ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ



Ківалов С. В.,

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

УДК 342.95:351.79:656.615

АДМІНІСТРАЦІЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ: ЧИ НЕ ЗАЙВА СТРУКТУРА?

У статті досліджено сучасні концепції державного управління морськими портами. Автор відзначає, що портова діяльність є стратегічним напрямом розвитку прибережних країн, однією з ключових ланок ефективного функціонування їх державних транспортних систем, запорукою економічного зростання та добробуту населення. Запропоновано окремі зміни у організаційно-правовому забезпеченні роботи морських портів України, визначено позитивні та негативні риси діяльності Адміністрації морських портів України.

Ключові слова: порт, морський порт, Адміністрація морських портів України, реформування, оновлення законодавства у портовій сфері.

Ківалов С. В. Адміністрація морських портів України: не лишняя ли структура? — Стаття.

В статье исследованы современные концепции государственного управления морскими портами. Автор отмечает, что портовая деятельность

является стратегическим направлением развития прибрежных стран, одним из ключевых звеньев эффективного функционирования их государственных транспортных систем, залогом экономического роста и благосостояния населения. Предложены некоторые изменения в организационно-правовом обеспечении работы морских портов Украины, определены положительные и отрицательные черты деятельности Администрации морских портов Украины.

Ключевые слова: порт, морской порт, Администрация морских портов Украины, реформирование, обновление законодательства в портовой сфере.

Kivalov S. V. Administration of Sea Ports of Ukraine: Whether or Not the Structure is Superfluous? — Article.

The article explored the modern concept of state management of seaports. The author notes, that port activity is a strategic direction of the development of coastal countries, one of the key parts of the effective functioning of their public transportation systems, and the key to the economic growth and welfare. The separate changes in organizational — legal securing work of seaports of Ukraine is suggested, the positive and the negative features of the activity of Administration of marine ports of Ukraine are defined in the article.

Keywords: port, sea port, Administration of sea ports of Ukraine, reformation, updating legislation in the port sphere.

Діяльність морських портів у всі часи розглядалася як важливий фактор ефективного розвитку зовнішньої торгівлі держав. У зв'язку з цим вони завжди перебувають під пильною увагою і наглядом державних та регіональних органів влади незалежно від форми власності та режиму пропуску вантажів і пасажирів [1, с. 79].

Значення портів для розвитку кожної морської країни надзвичайно велике. Сучасний морський порт — це великий транспортний конгломерат, що пов'язує різні види транспорту (морський, річковий, залізничний, автомобільний), представників страхових, експедиторських, агентських організацій, банків тощо. Порти є важливою сполучною ланкою між суходолом та морем. В сучасну епоху значних за розмірами лінійних вантажних лайнерів і трампових суден активність портів є найбільш очевидною, вони завжди переповнені судами [2, р. 29].

Портова діяльність є стратегічним аспектом розвитку прибережних країн, однією з ключових ланок ефективного функціонування їх

державних транспортних систем. Значною є роль портів і в забезпеченні національної транспортної незалежності, обороноздатності та зовнішньої торгівлі. Діяльність морських портів виступає також важливою умовою забезпечення конкурентоспроможності економіки країн на зовнішньому ринку, є мультиплікатором розвитку базових галузей промисловості, формування прогресивних форм міжгалузевої взаємодії. У морських портах реалізується національна морська, митна та прикордонна політика, здійснюється контроль держави порту (*port-state control*).

Управління портами є ключовим напрямком розвитку для будь-якої держави. Тому й не дивно те, що морські порти до 70—80 рр. минулого століття, будучи стратегічними активами, перебували, здебільшого, у власності держав. Однак ця практика нерідко викликала труднощі, пов'язані з тривалим процесом митного оформлення, неефективною партнерською співпрацею, недостатньою компетентністю управлінських кадрів, вагомим та не завжди доречним впливом державних структур на процеси стратегічного управління в портах, їх розбудову тощо.

Наукові дослідження у сфері адміністрування роботи морських портів представлені економічними (П. М. Алдертон [3], О. М. Котлубай [4], О. М. Кібік [5], С. В. Крижановський [6], В. А. Сударев [7], М. Стопфорд [2], В. І. Чекаловець [8] тощо) та правничими (А. Г. Дем'янченко [9], Ю. З. Драпайло [10], Г. Г. Іванов [11], А. М. Мишко [12], В. П. Попелюк [13], О. С. Сергєєв [1; 14] тощо) розробками, проте спеціального дослідження, присвяченого державному управлінню в морських портах, визначенню ролі, місця та аналізу діяльності Адміністрації морських портів України в системі такого управління в них здійснено не було, що визначило напрям і головну мету цієї статті.

Сьогодні у світі створено понад дві тисячі морських портів, причому, в різних країнах і навіть всередині країн організація діяльності портів та їх управління є різними [11, с. 26]. Разом з тим, згідно з методикою Всесвітнього банку, для класифікації моделей управління портами виділяється ряд критеріїв, до яких відносяться:

— публічний, приватний або змішаний тип надання послуг;

- місцева, регіональна або глобальна орієнтація;
- право власності на інфраструктуру (включаючи землі порту);
- право власності на споруди та обладнання (зокрема обладнання для перевалки вантажів та складські будівлі);
- статус працевлаштування докерів та управління [15].

З урахуванням цих критеріїв, порти класифікуються на чотири категорії за моделями управління: модель публічних послуг, операційна модель, орендна модель та модель приватних послуг [15].

Модель порту публічних послуг (public service port model) передбачає, що уряд володіє як землями порту, так і всіма наявними активами та виконує всі регулятивні та портові функції. Всі операції з перевалки вантажів виконуються працівниками, безпосередньо найнятими адміністрацією порту.

Операційна модель порту (tool port model) характеризується розподілом операційних обов'язків. Адміністрація порту володіє портовою інфраструктурою та будівлями (включаючи вантажне обладнання), розвиває та облаштовує їх. Управління портовим обладнанням здійснюється працівниками, яких наймає адміністрація порту. Але інші вантажні операції (на борту судна, на причалах) виконуються приватними фірмами.

Орендна модель порту (landlord port model) передбачає, що у власності адміністрації знаходиться порт в цілому, але інфраструктура здається в оренду приватним компаніям. До відання адміністрації порту, як орендодавця, належить економічна експлуатація, довгостроковий розвиток території порту, облаштування базової портової інфраструктури, такої як дороги та причали. Приватні компанії, які орендують території та інфраструктуру порту, за власний кошт будують споруди та встановлюють обладнання, наймають на роботу докерів.

У моделі порту приватних послуг (*private service port model*) публічний сектор повністю виключений із діяльності порту. Землі порту належать приватному сектору, всі регулятивні та операційні функції виконуються приватними компаніями.

В узагальненому вигляді характеристика зазначених моделей представлена у таблиці 1.

Таблиця 1

Традиційні моделі управління портами [16]

Тип	Інфра-структура	Споруди	Працівники	Інші функції
Модель публічних послуг	Публічна	Публічні	Публічні	Переважно публічні
Операційна модель	Публічна	Публічні	Приватні	Публічні/приватні
Орендна модель	Публічна	Приватні	Приватні	Публічні/приватні
Модель приватних послуг	Приватна	Приватні	Приватні	Переважно приватні

У деяких країнах відбувається об'єднання дрібних і великих портів під керуванням одного автономного порту. У цьому випадку прийняття спільної політики (у сфері ціноутворення, розподілу вантажопотоків, капіталовкладень тощо) забезпечує більш ефективну роботу всієї групи портів. Так, наприклад, у Канаді ще в 1936 р. основні порти — Галіфакс, Сент-Джон, Квебек, Монреаль, Ванкувер — були передані у підпорядкування Національної ради портів, що складається з чотирьох осіб і розташована в Оттаві. Рада отримала юрисдикцію та широкі повноваження над усіма зазначеними портами, управляє і контролює всі роботи і свою власність, що знаходиться в портах. Вона має право затримати будь-яке судно в тому випадку, якщо воно не сплатило належних зборів або заподіяло шкоду власності ради до тих пір, поки сума, належна раді, не буде сплачена або не буде надано відповідне забезпечення [17, с. 17].

У Франції, згідно з Конституцією, морські порти перебувають у державній власності та контролюються адміністративними радами, які підпорядковуються Раді міністрів [14, с. 6]. У той же час, сім найбільших портів Франції, на частку яких припадає понад 60 % сумарного вантажообігу, вважаються автономними і мають особливий юридичний статус [3, р. 45]. Ці сім портів є державними установами, мають державний статус і фінансову незалежність, фінансовий

та економічний контроль здійснюється зі сторони держави. Управління портом здійснює Адміністративна рада на чолі з директором. Директор порту призначається директором Ради міністрів. Разом з тим, держава несе витрати в розмірі 60—80 % з утримання та експлуатації шлюзів, фарватерів, захисних споруд, використання днопоглиблювальної і дноочищувальної техніки [18, с. 47]. Контроль за діяльністю портів здійснює Міністерство обладнання територій, оснащення, цивільного будівництва та транспорту. Безпосереднє управління покладено на виконавчого директора порту, який координує діяльність санітарних, митних і поліцейських властей [11, с. 28]. Основним нормативним документом Франції, яким врегульовано питання розвитку портів і управління ними, є Кодекс морських портів. Він складається з семи частин, які стосуються: створення, організації та розвитку морських портів, портових і судноплавних зборів, портового нагляду, портових залізничних під'їзних шляхів, організації роботи в морських портах, національної ради портових об'єднань. Цей кодекс доповнюється Загальним положенням про портовий нагляд у торговельних і рибних портах [19, с. 103].

У Великій Британії переважають автономні порти державного значення, а у США морські порти перебувають у власності державних корпорацій, об'єднаних Американською асоціацією портових адміністрацій (ААРА) [20; 1, с. 80]. За даними ААРА, з джерел державного (федерального) бюджету на реконструкцію та будівництво портів виділяється менше 2 %, при цьому основна частка припадає на місцеві бюджети штатів (37 %) і муніципалітетів (61 %) [21].

Адміністрації морських портів, за погодженням з ААРА, самостійно формують свої бюджети і тарифні ставки. При цьому, відповідно до Закону про порти, Мінтранс США має право на внесення поправок до тарифних збірок портів. Слід зазначити, що морські порти США мають найвищий рівень диверсифікації послуг. Крім здачі в оренду портових споруд іноземним стивідорним компаніям, вони беруть безпосередню участь у перевезеннях та доставці зовнішньоторговельних вантажів, використовуючи свої транспортні засоби (суда, потяги, автотранспорт).

В Японії порти перебувають у підпорядкуванні місцевої влади (префектур), але контролюються і управляються також центральним урядом, який надає грошові субсидії на розвиток портової інфраструктури. При цьому, обсяг фінансової допомоги залежить від категорії портів, які за значенням поділяються на три групи: 1) 18 найбільших (особливо важливих) портів (Токіо, Йокогама, Нагоя, Осака, Кобе тощо), які відіграють провідну роль у зовнішній торгівлі країни; 2) 110 великих (важливих) портів, які є опорними пунктами зовнішньої торгівлі та виконують важливу роль у розвитку окремих регіонів (префектур) країни; 3) всі інші (периферійні) порти, яких налічується близько тисячі, включаючи портопункти [21].

Таким чином, роль держави в діяльності морських портів є значною, більше того, в більшості країн земельні ділянки, гідротехнічні споруди, основні комунікації, системи забезпечення безпеки мореплавства та деякі інші об'єкти є державною або муніципальною власністю і керовані державними органами.

Узагальнюючи досвід державного управління морськими портами в різних країнах світу, можна виділити два підходи: *макроекономічний* і *мікроекономічний*.

Макроекономічний підхід: морські порти розглядаються як інструмент досягнення національних або регіональних соціально-економічних цілей. В цьому випадку відведена портам роль виправдовує втручання державних органів у питання витрачання коштів на створення та підтримання в робочому стані інфраструктурних об'єктів. Інвестиції за такого підходу розглядаються як такі, що дають макроекономічні вигоди. Такий підхід переважає в США і Японії. У сфері приватного сектора перебуває лише частина портової інфраструктури, яка обмежується, в основному, стивідорним бізнесом на контейнерних терміналах. При цьому, за рахунок приватних компаній покриваються витрати на інфраструктуру.

Мікроекономічний підхід є найбільш характерним для європейських країн, що входять до складу ЄС. За такого підходу компетенція державної адміністрації портів поширюється, в основному, на обслуговування і експлуатацію акваторії, тобто на безпеку мореплавства. Одночасно адміністрація автономних портів виступає як комерційна

організація, що самостійно оплачує всі витрати, пов'язані з інфраструктурою порту. З іншого боку, адміністрація автономного порту є підприємством і сама виконує комерційні функції з обслуговування (агентування) транспортних засобів та вантажів, отримуючи при цьому додатковий дохід. У зв'язку з цим, доходи автономних портів ЄС підлягають оподаткуванню на рівні звичайних комерційних підприємств [1, с. 84—85].

У той же час, у всіх країнах з розвиненою економікою існує ряд загальних факторів, що визначають необхідність державного управління транспортною інфраструктурою. Зокрема, необхідність державного регулювання діяльності автономних морських портів обумовлена наступними факторами: регулювання конкуренції між окремими видами транспорту і окремими компаніями всередині кожного з них, яка призводить до зниження ефективності використання транспортних ресурсів країни в цілому; забезпечення зростання перевезень, виконуваних в змішаних (інтермодальних) сполученнях, особливо на міжнародних транзитних лініях (коридорах), що вимагають повного узгодження економічного механізму, параметрів технічного стану транспортних засобів та технологічних процесів транспортування вантажів; встановлення контролю за споживанням морськими портами енергоресурсів і розробка державних програм енергозбереження; проведення єдиної технічної політики і акумулювання коштів фінансування науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт на розвиток портової інфраструктури з урахуванням підвищення ефективності використання транспортної інфраструктури приморських регіонів в цілому; здійснення екологічного контролю за впливом перевантажувальних робіт на навколишнє середовище, що призводять до погіршення здоров'я населення портових агломерацій; забезпечення контролю та нагляду за безпекою роботи транспорту і перевантажувальних робіт на території портів [14, с. 10].

Загальні функції державного управління морськими портами здійснюються через систему центральних, регіональних та місцевих органів влади. При цьому, функції центрального рівня зводяться до вироблення національної морської доктрини і політики розвитку морських

портів, без втручання у повсякденну господарську діяльність та безпосереднє стягнення портових зборів.

Регіональні органи управління морськими портами виконують, в основному, функції соціально-економічного характеру розвитку адміністративно-територіальних утворень (штатів, земель, провінцій, префектур), забезпечення мобільного фінансового взаємозв'язку між портовим бізнесом і бюджетом цих територій. Місцеві (муніципальні) органи займаються питаннями місцевого самоврядування на території морських портів — розвитком морського туризму, рекреацією та іншими видами соціальної сфери діяльності [1, с. 85].

Залежно від виконуваних адміністрацією порту функцій, в світовій практиці виокремлюють три основні способи розпорядження портовою інфраструктурою.

Перший передбачає, що адміністрацією порту здійснюється управління територією і акваторією, створенням і експлуатацією всіх елементів інфраструктури, наданням послуг. Такі порти зазвичай функціонують в рамках державного сектора та можуть обмежуватися лише деякими видами діяльності. Інші види діяльності виконуються операторами, які діють незалежно від адміністрації порту. У ряді випадків портова адміністрація може виконувати свої функції через діючі підприємства, в яких вона контролює певну частину акціонерного капіталу.

Другий — адміністрація порту виконує функції управління державною територією. Повноваження органу управління портом, який функціонує як порт-землевласник, мають обмежений характер і зводяться до прийняття рішень з питань землекористування, виділення території для портових терміналів, а також створення і використання портових споруд загального призначення.

Третій — порт створює інфраструктуру, включаючи будівництво складів, придбання перевантажувальної техніки тощо. Адміністрація порту фінансує будівництво або придбання споруд і обладнання та надає їх в розпорядження операторів на основі короткострокових або довгострокових контрактів. Портова адміністрація може також дооручати термінальним операторам будівництво, поставку та експлуатацію споруд і обладнання.

У чистому вигляді кожна з перерахованих форм організації портової діяльності в світовій практиці зустрічається рідко. Застосовуються їх комбінації в різних пропорціях [22, с. 121].

Для української законодавчої та правозастосовної практики останнім часом є характерними значні експерименти у сфері управління морськими портами. Нормами Закону України від 17.05.2012 р. «Про морські порти України» [23] (далі — Закон) вперше в історії функціонування вітчизняної портової інфраструктури було передбачено створення нового органу управління цими об'єктами — Адміністрацію морських портів України (ст. ст. 1, 15 тощо).

Згідно зі ст. 1 Закону, адміністрація морських портів України — державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту).

Статтею 15 Закону визначено мету створення цього підприємства: 1) утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого йому в господарське відання, у т. ч. модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту; 2) надання послуг судам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки; 3) організація та забезпечення безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, у т. ч. гідротехнічних споруд, систем забезпечення безпеки мореплавства, розташованих у межах території та акваторії морського порту; 4) організація та забезпечення безпеки мореплавства; 5) збір та облік даних, що вносяться до Реєстру морських портів України; 6) організація розроблення та виконання плану розвитку морського порту, підготовки пропозицій щодо його вдосконалення; 7) організація та координації аварійно-рятувальних робіт; 8) організація робіт з підйому затонулого майна в акваторії морського порту; 9) забезпечення дотримання законодавства про

охорону навколишнього природного середовища; 10) забезпечення проведення робіт з ліквідації наслідків забруднення території та акваторії морського порту; 11) надання допомоги потерпілим; 12) визначення районів обов'язкового використання буксирів; 13) справляння та цільове використання портових зборів; 14) координація своєї діяльності та діяльності капітана морського порту, лоцманської служби, власників морських терміналів, портових операторів, інших суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, у разі виникнення стихійного лиха, аварій, катастроф, інших надзвичайних ситуацій, що потребують взаємодії; 15) забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту; 16) контроль і підтримання оголошених глибин.

Таким чином, сфера повноважень Адміністрації морських портів та утворених нею філій в портах України є надзвичайно широкою, охоплює значні сфери і дуже нагадує функції морських портів — державних транспортних підприємств, якими вони визнавалися українським законодавством у період до прийняття Закону. Якщо звернутися до редакції Кодексу торговельного мореплавства України у останній перед внесенням змін, передбачених Законом, редакції від 05.01.2013 р. [24], то одразу впадає в очі ця схожість функцій.

Необхідно пригадати також, що морські порти України залишилися державними підприємствами. Так, наприклад, відповідно до інформації, розміщеної на їх офіційних сайтах (або сайтах філій Адміністрації морських портів України) знаходимо: «Державне підприємство «Одеський морський торговельний порт» [25], «Державне підприємство «Морський торговельний порт Южний» [26], «Державне підприємство «Морський торговельний порт «Чорноморськ» [27] тощо. І функції, виконувані цими державними підприємствами, сьогодні, за висновками фахівців, залишилися тими самими, що й до набуття чинності Законом, але з наростаючою напруженістю та «бюлочим» розподілом функцій, які протягом довгого часу належали морським портам, а відповідно до Закону — передані Адміністрації морських портів України.

Одним з найбільш резонансних аспектів діяльності Адміністрації морських портів України є стягнення портових зборів. Сьогодні активні дискусії ведуться навколо скандальних розслідувань, відкрито корупційних «схем» та приховування отриманих прибутків від портових зборів, які мають витратитися на удосконалення інфраструктури портів. За розсудом Адміністрації морських портів України більша частина портових зборів перебуває на рахунках в банках, а не витрачається на модернізацію вітчизняних портів [28]. При цьому, Адміністрація морських портів України — найбільш прибуткове підприємство морської галузі України за підсумками 2015 року...

Постають обґрунтовані питання: чи є необхідність у такій структурі «управління» портами в Україні, як Адміністрація морських портів України? Чи виконує вона у повному обсязі інші (крім стягнення портових зборів) покладені на неї функції? Чи в змозі морські порти, як державні підприємства, самостійно визначати ключові аспекти своєї діяльності, стягувати портові збори та спрямовувати їх на необхідні потреби? Відповіді очевидні.

Якщо ж нагальною проблемою є відмова від статусу державного підприємства, то організаційною формою для морських портів можна обрати, наприклад, організаційну форму публічного акціонерного товариства з державною часткою у 51 % для залишення за державою можливостей більшого впливу на діяльність портів через їх стратегічно важливі транспортно-розподільчі та транзитні функції не лише для прибережних регіонів, а й для країни в цілому. На наш погляд, такий вихід з ситуації, що склалася, є найбільш прийнятним саме для портів на шляху до конкурентоспроможності та захисту від корупційних «схем».

Наприкінці нашого дослідження неможливо обійти увагою окремі позитивні зрушення у здійсненні повноважень та основного напрямку роботи Адміністрації морських портів України, що відбулися з призначенням на початку 2017 року на посаду її керівника Райвіса Вецкаганса. Так, новий очільник підприємства відзначає нагальну необхідність оновлення українського портового законодавства, що цілком підтримується фахівцями галузі та в цілому сприймається портовою галуззю. Так, пропонується розробка нової Методики розрахунку

ставок портових зборів. За переконанням Р. Вецкаганса, зниження портових зборів повинно йти у зв'язку зі зниженням обов'язкових платежів у бюджет від Адміністрації морських портів України, з метою стабільного виконання ключових функцій підприємства — розвитку стратегічної інфраструктури та підтримання безпеки мореплавства.

Одним з пріоритетів роботи Адміністрації морських портів України, на думку її керівника, є удосконалення земельного законодавства. Мова йде про оформлення земельних ділянок під стратегічними об'єктами портової інфраструктури, зокрема гідротехнічними спорудами у відповідності до фактичного конструктиву. Необхідною також є підготовка нормативної бази про залучення незалежних інженерів-консультантів для контролю будівництва об'єктів портової інфраструктури відповідно до стандартів FIDIC (Міжнародної федерації інженерів-консультантів). Також відзначається важливість внесення змін до Закону України від 23.03.2000 р. «Про спеціальну економічну зону «Рені»» [29] з урахуванням прикладів портів Китаю і Сінгапуру з метою максимально швидкого скорочення відставання від світових лідерів та знищення практики ухилення від оподаткування. Зміни до Закону «Про спеціальну економічну зону «Рені»» мають, на думку Р. Вецкаганса, визначити Адміністрацію морських портів України органом господарського розвитку зони, що, після оцінки ефективності, буде запропоновано до впровадження у практику інших портів [30]. Але все це — у перспективі. Сьогодні Адміністрація морських портів України активно займається проведенням тендерів та укладенням договорів на днопоглиблювальні роботи у портах: інформацію про це розміщено на офіційному сайті підприємства. Так, відповідні угоди укладено на днопоглиблювальні роботи в порту «Южний», оголошено тендери на проведення експлуатаційного поглиблення в акваторії і на підхідних каналах Маріупольського та Бердянського портів [31].

Отже, з усвідомленням нагальної необхідності позитивних зрушень у організаційно-правовому забезпеченні ефективної роботи морських портів керівництвом Адміністрації морських портів України маємо сподіватися, що згодом створення цього підприємства виправдає себе, і морські порти України стануть на шлях оновлення

та високої конкурентоспроможності у Чорноморському регіоні. Альтернативною можливістю для цього може стати зміна організаційної форми морських портів України та запровадження державно-приватних засад (з переважанням державної складової) в управлінні ними та забезпеченні їх налагодженої роботи.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Сергеев А. С.* Модели управления морскими портами в условиях свободного режима коммерческой деятельности // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2015. № 2 (71). С. 78—89.
2. *Stopford M.* Maritime Economics. Second edition. — Taylor & Francis e-Library, 2003. 562 p. URL: http://anzaliport.pmo.ir/pso_content/media/digitalibrary/2013/4/book15/15.pdf
3. *Alderton P. M.* Sea Transport Operation and Economics. London and Sunderland, 1993. 123 p.
4. *Котлубай О. М.* Конкурентоспроможність та сталий розвиток морсько-господарського комплексу України: моногр. / за заг. ред. О. М. Котлубая // Одеса: ІПРЕД НАН України, 2011. 427 с.
5. *Кибик О. Н., Кравченко А. В.* Предприятия портовой деятельности: развиваемся по системе // Судходство. 2007. № 7—8 (120). С. 45—47.
6. *Крыжановский С. В.* Морские торговые порты Украины в рыночных условиях: моногр. — О.: Астропринт, 2008. 184 с.
7. *Сударев В. А.* Маркетингові та виробничі чинники ефективної діяльності морського порту // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем. 2013. Вип. 1. С. 81—94.
8. *Чекаловец В. И., Олефир И. М.* Транспортно-экономическая характеристика морского торгового порта // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: Зб. наук праць. — О., ОНМУ. 2002. № 13. С. 42—53; *Чекаловец В. И.* Эволюция мировой портовой системы и ее влияние на стратегию развития морских торговых портов Украины // Транспорт. 2003. № 25—26, 28. С. 54—62; *Чекаловец В. И., Олефир И. М., Пустовит О. Г.* Реструктуризация портового хозяйства Украины: проблемы, принципы та основні напрямки // Економіст. 2004. № 2. С. 42—45.
9. *Дем'янченко А. Г.* Державно-приватне партнерство в морській портовій галузі // Прометей. 2013. № 1. С. 206—211.
10. *Драпайло Ю. З.* Правова природа зводу звичаїв морського порту // Актуальні проблеми держави і права. 2012. Вип. 66. С. 463—469.

11. *Иванов Г. Г.* Правовой режим морских портов. — М.: Транспорт, 1988. 125 с.
12. *Мишко А. М.* Реалізація ефективної державної політики розвитку морських портів країни // Публічне управління: теорія та практика. 2014. Вип. 1. С. 126—131.
13. *Попелюк В. П.* Сучасні тенденції розвитку управління морськими портами в транспортній інфраструктурі України // Актуальні проблеми держави і права. 2012. Вип. 65. С. 385—390.
14. *Сергеев А. С.* Мировая практика управления морскими портами в условиях свободного режима коммерческой деятельности // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. 2014. № 4. С. 3—14.
15. *Alternative Port Management Structures And Ownership Models.* World Bank Port Reform Tool Kit. URL: http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/03_TOOLKIT_Module3.pdf
16. Подается за: *Port ownership and governance models in Finland.* Development needs & future challenges. URL: <http://www.vtt.fi/inf/pdf/working-papers/2011/W164.pdf>
17. *Юридический справочник* капитана судов заграничного плавания / Ермолаев В. Г., Захаров А. Н., Иванов Г. Г., Кокин А. С., и др.; Под ред.: Кокин А. С. — С.-Пб.: Изд-во Международ. Фонда истории науки, 1992. 600 с.
18. *Скутина А. В.* Зарубежный опыт формирования административно-правового статуса органов, обеспечивающих контроль и надзор за деятельностью в морских портах, и возможность его использования в российских условиях // Международное публичное и частное право. 2011. № 4(61). С. 46—48.
19. *Карась А. А.* Управление портом: организационно-правовой аспект. — К., 1993. 205 с.
20. Заснована у 1912 р. APPA є представником понад 130 державних портових адміністрацій США, Канади, країн Карибського басейну і Латинської Америки. Асоціація також складається з понад 300 підтримуючих і асоціативних членів — фірм і окремих осіб, діяльність яких пов'язана з морськими портами Західної півкулі. URL: <http://www.expoclub.ru/db/exhibition/org/detail.php>
21. *American Association of Port Authorities.* URL: <http://www.aapa-ports.org>
22. *Жихарева В. В.* Реформирование портовой деятельности в Украине // Економічні інновації. 2012. Вип. 49. С. 120—126.
23. *Про морські порти* України: Закон України від 17.05.2012 р. // Відомості Верховної Ради України. 2013. № 7. Ст. 65.

24. *Кодекс торговельного мореплавання* України, редакція від 5.01.2013 р. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/176/95-vp/ed20130105/print1482073505982514>
25. *Державне підприємство* «Одеський морський торговельний порт. Офіційний сайт. URL: <http://www.port.odessa.ua/ru/2016-02-10-08-39-15/sluzhba-flota>
26. *Державне підприємство* «Морський торговельний порт Южний». Офіційний сайт. URL: <http://www.port-yuzhny.com.ua>
27. *Державне підприємство* «Морський торговельний порт «Чорноморськ». Офіційний сайт. URL: <http://seaport.com.ua>
28. АМПУ препятствует ликвидации коррупционной схемы в портах. URL: <http://censor.net.ua/news/405358/>; «Информационная система портового сообщества» — афера за государственный счет. URL: <http://argumentua.com/stati/informatsionnaya-sistema-portovogo-soobshchestva-afera-za-gosudarstvennyi-schet>; Гибридная атака в украинских портах. URL: <http://argumentua.com/stati/gibridnaya-ataka-v-ukrainskikh-portakh>; Порты Украины: кто, наконец, остановит аферу? URL: <http://argumentua.com/stati/porty-ukrainy-cto-nakonets-ostanovit-aferyu>; Порты Украины: министры меняются — «схемы» остаются. URL: <http://antikor.com.ua/articles/115877>; *Никитин М., Попадюк Ф.* Администрация морпортов Украины: убить своих, чтобы чужие согрелись. URL: <http://www.epravda.com.ua/rus/publications/2015/09/16/559>
29. *Про спеціальну економічну зону «Рені»*: Закон України від 23.03.2000 р. // Відомості Верховної Ради України. 2000. № 25. Ст. 196.
30. *Вецкаганс Р.* «Дорожня карта» щодо реформи морського законодавства. URL: <http://biz.nv.ua/ukr/experts/veckagans1/dorozhnja-karta-reform-portovoji-infrastrukturi-874557.html>
31. *Адміністрація морських портів* України. Офіційний сайт. URL: <http://uspa.gov.ua>; Адміністрація морських портів України. Сторінка у мережі Facebook. URL: https://www.facebook.com/uspa.gov.ua/?hc_ref=NEWSFEED

