



ECONOMIES' HORIZONS
Економічні горизонти

DOI: doi.org/10.31499/2616-5236
Homepage: <http://eh.udpu.edu.ua>



ISSN
2522-9273
(print)
2616-5236
(online)

UDC: 338.47:656.1:004

JEL R49

DOI: [10.31499/2616-5236.3\(28\).2024.306272](https://doi.org/10.31499/2616-5236.3(28).2024.306272)

Iryna Labunets, State Organization «Institute of Market and Economic & Ecological Researches of the National Academy of Sciences of Ukraine»

PhD student

**ІНСТИТУЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЯК СКЛАДОВА
КОНЦЕПТУАЛЬНИХ ПОЛОЖЕНЬ ФОРМУВАННЯ
ВАНТАЖОПОТОКІВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
INSTITUTIONAL SUPPORT AS A CONCEPTUAL PROVISIONS
COMPONENT FOR THE CARGO FLOWS FORMATION OF MARITIME
TRANSPORT IN UKRAINE**

Анотація: Стаття присвячена актуалізації нормативно-правового поля України, що регулює морський транспорт, відповідно до стандартів та норм ЄС. Метою є розробка пропозиції щодо інституційного забезпечення реалізації потенціалу морського транспорту у безпековому вимірі, у післявоєнний період. Аналіз законодавчої бази, яка регулює морський транспорт, дозволив побачити, що діючих міжнародних Директив налічується 39 (для морського транспорту). Було встановлено, що низка Директив ЄС досі не є впровадженою до українського законодавства, що у свою чергу задасть напрямок роботи в сторону «зеленої логістики».

Abstract: The article is devoted to updating the legal field of Ukraine, which regulates maritime transport, in accordance with EU standards and norms. The purpose of the study is to develop a proposal for institutional support for the realisation of the maritime transport potential in the security dimension in the post-war period. After analysing the legal framework governing maritime transport, 1086 documents were identified. Among them, there are 39 international Directives in force (for maritime transport) and 6 (for inland waterway transport). In addition, the unimplemented Directive 2015/757/EU "On the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport and amending Directive 2009/16/EC" was found. If this document is implemented into Ukrainian legislation, Ukraine's maritime transport will see positive changes in the direction of green logistics. And the author proposed to introduce amendments to the draft

CMU Resolution "On Amendments to the Procedure for Providing Guarantees of Compensation for Damage Caused as a Result of the Armed Aggression of the Russian Federation against Ukraine and Military Actions on the Territory of Ukraine to Charterers, Operators and/or Owners of Seagoing Ships and Inland Navigation Vessels Flying the Flag of Ukraine and Flags of Foreign States".

It was proposed to pursue a course towards "green" logistics by implementing the necessary EU Directives into the legislative framework. Bringing Ukraine's regulatory framework in line with international EU standards, namely the documents governing maritime transport, will lead to an increase in trade and a higher level of security.

Keywords: *maritime transport, cargo transportation, institutional support, regulations, European integration, law of Ukraine, legislative field, EU Directives, implementation*

Ключові слова: *морський транспорт, вантажні перевезення, інституційні забезпечення, нормативно-правові акти, закон України, законодавче поле, євроінтеграція, Директиви ЄС, імплементація*

Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. При розробці концептуальних положень вантажопотоків морським транспортом у безпековому вимірі (Крамський О., Лабунець І., 2023) була виявлена необхідність в організаційній складовій – оновлення законодавчої бази України до стандартів нормативно-правового поля Євросоюзу та в економічній складовій – підписання нового механізму страхування суден від військових ризиків дозволить знизити ставки страхових зборів. Вищевказані проблемні питання було досліджено в ході написання статті.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Адміністративно-правові засади розвитку морських перевезень вантажів в Україні досліджував Биков І. (Биков І., 2020). Питаннями інституційного забезпечення морського транспорту займались, як вітчизняні так і

зарубіжні вчені, серед них: різним аспектам становлення і розвитку портового господарства України присвячені роботи Безгулої Н., Буркинського Б., Дергаусової М., Заволоки С.М., Ковалевича В., Крижанівського С., Левицького І. Розвитком конкурентоспроможного середовища та потенціалу морського транспорту України займались Ільченко С., Маслій Н., Дем'янчук М., Котенко С., Грищенко В., Грищенко І. (Ільченко С., Грищенко В., Маслій Н. & all, 2023). Особливостям, проблемами та перспективами водного транспорту України займалися Алексеєвська Г., Колосок Е., Григоренко О. (Алексеєвська Г., Колосок Е., Григоренко О., 2023).

Формулювання цілей дослідження (постановка завдання). Метою дослідження є розробка пропозиції щодо інституційного забезпечення реалізації потенціалу морського транспорту у безпековому вимірі, у

післявоєнний період. Завдання, які необхідно вирішити в ході дослідження для досягнення мети наступні: проаналізувати чинне законодавство України та міжнародні конвенції щодо інституційного регулювання морського транспорту; виявити не імplementовані директиви щодо національного законодавства в рамках реалізації потенціалу морського транспорту у безпековому вимірі; надати пропозиції щодо інституційного забезпечення потенціалу морського транспорту України у безпековому вимірі.

Виклад основного матеріалу дослідження. З набуттям України статусу кандидата на вступ до ЄС, постало питання щодо імplementації Директив ЄС до низки нормативно-правових актів нашого законодавства, у галузі морського та водного транспорту.

Інституційне забезпечення морського транспорту України регламентується низкою законів України, міжнародними Конвенціями, постановами КМУ та різними іншими нормативними актами.

Серед всієї чинної законодавчої бази, найголовнішими все ж є ЗУ «Про транспорт», ЗУ «Про морські порти України», ЗУ «Про внутрішній водний транспорт», Кодекс торговельного мореплавства України, ЗУ «Про мультимодальні перевезення», ЗУ «Про страхування», ЗУ «Про

перевезення небезпечних вантажів», ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності», ЗУ «Про концесії».

При аналізі цієї законодавчої бази, автором було досліджено, що офіційно категорію «морський транспорт» регулюють 1086 документів, тільки діючих міжнародних Директив налічується 39 (для морського транспорту) та 6 (для внутрішнього водного транспорту).

На думку автора, таке розмаїття законодавчого поля, що регулює морський транспорт, а ще й не до кінця імplementовані міжнародні стандарти до нормативно-правових актів України, не мають достатньої рушійної сили та впливу на галузь.

Так як, Україна має достатньо сильний транзитний потенціал, то його можна реанімувати шляхом розробки нових оптимальних логістичних маршрутів, які матимуть на меті стати головною з'єднувальною ланкою між тими країнами, які географічно розташовані далеко одна від одної.

Нагадаємо, що до початку війни портова система України налічувала 18 морських портів, п'ять з яких розташовані на території окупованого Криму (Pavlova I., 2022). В таблиці 1, приведено характеристику морських портів України, які до повномасштабного вторгнення перебували на українській території.

Таблиця 1.

Характеристика морських портів

Морські порти	Пропускна спроможність порту тис. тонн/рік			Рівень завантаженості порту, %				
	наливні	сухі	контейнери, тис. ТЕУ / рік	2017	2018	2019	2020	2021
Бердянський	600,0	5 600,0	–	38,7	29,2	33,5	34,7	26,1
Білгород-Дністровський	–	1 710,0	–	20,6	13,8	6,9	4,4	0,4
Ізмаїльський	70,0	9 220,0	44,5	54,6	50,2	45,9	34,8	43,6
Маріупольський	–	18 310,0	50,0	35,5	32,1	35,3	38,3	37,4
Миколаївський	4 900,0	26 176,0	20,0	75,7	93,9	108,0	96,9	96,1
Одеський	26 580,0	21 044,0	930,0	49,7	44,7	52,2	48,1	46,5
«Ольвія»	–	5 000,0	–	138,0	58,9	61,9	78,2	103,0
«Південний»	11 300,0	41 900,0	750,0	77,7	79,2	99,8	114	99,1
Ренійський	2 000,0	6 000,0	4,0	14,1	16,6	15,9	9,8	17,1
Скадовський	–	1 320,0	–	1,58	0,64	0,36	0,29	0,2
Усть-Дунайський	–	250,0	–	21,7	20,4	28,3	9,76	25,7
Херсонський	550,0	7 385,5	12,8	42,0	38,7	47,8	35,8	33,0
«Чорноморськ»	6 600,0	47 245,0	1 150,0	31,3	39,2	47,6	43,4	46,6
Всього	52 600	191160,5	2961,3	53,7	54,8	64,9	64,5	62,1

Джерело: складено та розраховано на основі (Ільченко С., Грищенко В., Маслій Н. та ін., 2023)

Отже, бачимо, що середня завантаженість морських портів становить 60%, тобто існує резерв портових потужностей у 40% за умов оптимальної по структурі вантажів експлуатації портів. Це також свідчить про недостатньо використаний потенціал, який необхідно врахувати при розробці концепції формування вантажопотоків у безпековому вимірі.

Спостерігається, що у 2019 році ДП МТП «Миколаїв» перевищив свою пропускну спроможність на (+8) процентних показники, у той час, як у порті «Ольвія» таке явище спостерігалось у 2017 та 2021 роках (+38 та +3 процентних показники відповідно).

Найбільш вигідним по географічному розташуванню є порти Великої Одеси, розташовані на території міст Південний,

Чорноморськ та Одеса. Дані порти мають найбільші контейнерні термінали в Україні.

Серед основних проблем, які не дають у повному обсязі використовувати потенціал морського транспорту є:

- військова агресія, яка здійснюється в територіальних водах Чорного та Азовського морів, що призвела до критичного зменшення використання морського транспорту у експортній діяльності;
- екологічна небезпека та перехід міжнародної спільноти до правил «зеленої логістики», у той час, коли політика морського транспорту України поки ще не переорієнтувалась на цей шлях.

Але, з метою підвищення ефективності транзитного потенціалу України та приведення нормативно-правового поля нашої держави до стандартів ЄС,

01.10.2022 року урядом було підписано «Конвенцію про процедуру спільного транзиту», яка надає Україні статус приєднаної країни до міжнародного договору. Також було змінено внутрішнє законодавство, аби скорегувати його у відповідності до митних правил ЄС, а саме було прийнято:

- Постанову КМУ від 27.09.2022 р. № 1092 «Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій»;

- Наказ Міністерства фінансів України від 07.10.2022 р. № 325 «Про затвердження Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України»;

- Наказ Держмитслужби від 13.04.2023 р. № 143 «Про електронну реєстрацію гарантій для цілей спільного транзиту».

Приєднання України до Конвенції запроваджує прозорі умови роботи української митниці та є важливою складовою безпеки під час дії воєнного стану.

Конвенція про процедуру спільного транзиту об'єднує 36 Договірних сторін, які запровадили єдині правила декларування та контролю за транзитними переміщеннями товарів із використанням спільного IT-продукту (NCTS).

Переваги та спрощення, які може отримати України шляхом виконання умов NCTS:

1. Одна транзитна декларація та одна гарантія для переміщення товарів між усіма країнами. Замість того, щоб оформляти окрему транзитну декларацію та надавати гарантію для кожного перетину кордону,

учасники NCTS можуть використовувати єдину транзитну декларацію та єдину гарантію для переміщення товарів між усіма країнами-учасницями. Це спрощує та прискорює митні процедури.

2. Авторизовані підприємства можуть відправляти й отримувати товари на своєму підприємстві без заїзду на митні термінали. Авторизовані підприємства, які відповідають певним вимогам, можуть відправляти та отримувати товари на своєму підприємстві без заїзду на митні термінали. Це дозволяє їм скоротити витрати та час на митні процедури, і таким чином, скоротити час постачання товарів до кінцевого отримувача.

3. Фінансові гарантії однієї країни діють у всіх інших. Фінансові гарантії, які надаються в одній країні-учасниці NCTS, діють у всіх інших країнах-учасницях. Це спрощує та уніфікує процедуру надання гарантій для учасників транзиту.

Оскільки Україна формує своє майбутнє на принципах запровадження ринкових відносин та у тісній співпраці із ЄС, логічним є запровадження змін і в екологічній політиці, шляхом корегування інституціональних основ України та поширення доступності вітчизняної продукції на території Євросоюзу.

В межах «Стратегії Європейської комісії 2019-2024» було запропоновано пакет ініціатив «Fit for 55», який включає низку пропозицій, спрямованих на скорочення викидів CO₂ на 55% до 2030 року. Пакетний документ передбачає суттєві зміни до восьми існуючих законодавчих актів і

запроваджує п'ять нових ініціатив у наступних секторах економіки та сферах:

- клімат,
- сектор енергетики,
- транспорт та будівлі,
- землекористування та
- лісове господарство.

Серед нових ініціатив, передбачених пакетним документом, є пункт, який стосується морського транспорту, а саме про стимулювання використання відновлюваного та низьковуглецевого палива у морському транспорті (FuelEU Maritime) (Європейський зелений курс та пакет законодавчих ініціатив, 2022), на меті якого є скорочення викидів CO₂ і зменшення вуглецевого сліду в морському секторі. Також це призведе до зменшення забруднення морського середовища продуктами спалювання органічного палива, зокрема таких високотоксичних сполук як стійкі органічні полутанти (Mukhailenko and Safranov, 2021), що перманентно надходять у морське середовище та акумулюються у ньому (Denga et al, 2020), що є однією з вимог Стокгольмської конвенції (UNEP, 2020), яку ратифіковано та імplementовано в законодавство України відповідним законом (ВРУ, 2007).

Дана ініціатива спрямована на збільшення використання відновлюваного та низьковуглецевого палива у морському секторі в Євросоюзі. Нові правила будуть застосовуватися з 2025 року і сприятимуть переходу до більш екологічно чистих технологій у морському транспорті (Зелена

логістика: від змін у ланцюгах постачання до зменшення викидів, 2023).

Починаючи з 2023 року, ІМО вже запровадила вуглецевий збір з морських перевізників, 2 дол. США за тону спожитого мазуту. Так, для логістичних послуг такі дії будуть сприяти підвищенню ціни на перевезення, але урегулювання нормативно-правового поля відповідно до нормативів «зеленої логістики» матиме численні переваги для довкілля та сталості.

Також нашу увагу привернув ще один законопроект. Міністерством громад, територій та інфраструктури України було оприлюднено проєкт Постанови КМУ «Про внесення змін до Порядку надання гарантій компенсації шкоди, заподіяної внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України та воєнних дій на території України, фрахтувальникам, операторам та/або власникам морських суден та суден внутрішнього плавання, що ходять під прапором України та під прапорами іноземних держав» від 26 травня 2023 р. № 548, (Мініфраструктури, 2023), в якому увага сконцентрована лише на розширенні дії Порядку на акваторії відкритих морських портів міст Одеса, Південний та Чорноморськ, залишаючи поза уваги такі стратегічні території, як порти Дунайського регіону міст Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ.

Війна змусила перевести фокус уваги трохи на інші морські порти України, а саме на порти Дунайського регіону. У зв'язку із блокуванням морських портів, порти

Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ стали єдиними відкритими портами, які функціонували як і раніше, навіть

збільшуючи свої пропускні спроможності (рис.1).

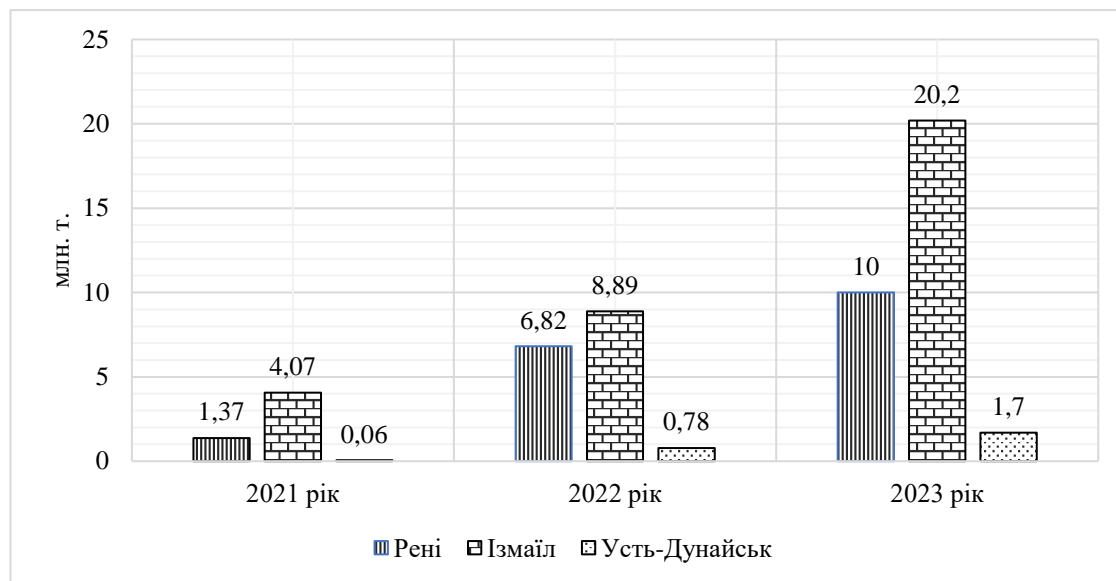


Рис. 1. Вантажобіг портів Дунайського регіону, млн. т.

Джерело: сформовано автором на основі даних АМПУ

Вантажообіг порту Ізмаїл збільшився більш ніж у двічі та досяг 20,2 млн тонн (2022 р. – 8,8 млн тонн). Порт Рені досяг вантажообігу у 10 млн тонн (2022 р. – 6,8 млн тонн). Усть-Дунайськ – 1,7 млн тонн (2022 р. – 785 тис. тонн). Таким чином, вантажопотоків портів Дунаю за 2023 рік становив понад 32 млн. т. вантажу. Це приріст майже у 6 разів у порівнянні з довоєнним періодом (Новини ООДА, 2024).

Станом на листопад 2023 року, експортування зернових культур та соняшникової олії відбувається через порти «Усть-Дунайський», «Рені» «Ізмаїльський» та за допомогою українського морського коридору, який почав функціонувати з серпня 2023 року, після того, як Росія вийшла із «Зернової ініціативи» (Blackseanews, 2023).

З метою збільшення експорту на 3,35 млн тонн на рік, між підприємствами «Нібулон», «Кернел», «Grain Alliance» та USAID

(агентство США з міжнародного розвитку), було вирішено укласти угоду щодо партнерства, яке буде сприяти розвитку економіки України та забезпечить постачання вкрай необхідного зерна на світовий ринок.

Інвестиції «Кернел» та «Нібулон» забезпечать збільшення операцій з експорту зерна на трьох терміналах портів: Усть-Дунайськ, Ізмаїл та Рені, які розташовані на річці Дунай, а також покриють низку потреб від проектування та реконструкції причалів у порту Рені до розширення операційних можливостей порту Ізмаїл.

«Grain Alliance» придбає перевантажувальний склад у Чірна-над-Тісоу в Словаччині, що включатиме будівництво силосів та закупівлю транспортного обладнання, зокрема, вантажівок та залізничних вагонів. USAID, у свою чергу, здійснить закупівлю обладнання для навантаження зерна, споруд для тимчасового зберігання

та відновлених локомотивів для використання в Україні (Новини: юг-today, 2023).

Немаловажним фактором є те, що 80% перевалки річкових портів України судами класу «річка-море» складають вантажі, що відправляються в Туреччину.

Задля нарощування потенціалу портів Дунайського регіону, урядом було вжито декілька заходів:

- Передбачено компенсацію для суден, що отримали пошкодження або були знищені внаслідок ворожих дій РФ під час перевезень внутрішніми водами України;
- Розширено акваторію порту Усть-Дунайськ, що уможливить рейдове перевантаження вантажів на судна з більшою вантажністю, ніж було можливо раніше та, відповідно, наростити обсяги перевезень;
- Забезпечено днопоглиблювальні роботи, що сприятиме відновленню паспортних глибин операційних акваторій портів Дунайського регіону та прилеглих судноплавних каналів. Таким чином створюється можливість обслуговування великотоннажних суден, що зменшуватиме логістичні витрати вантажовідправників та дозволить нарощувати обсяги переробки вантажів в умовах обмежень наявної портової інфраструктури.

Необхідно також відзначити до сильних перспективних сторін портів Дунайського регіону і те, що нові заплановані логістичні коридори, планують проходити саме даною територією (Чорноморський коридор буде створено до 2050 року).

Висновки та пропозиції.

1) При відновленні діяльності морського транспорту у повоєнний період, Україна повинна брати курс саме на «зелену» логістику, задля можливості створення конкурентного середовища та підтримки якісного іміджу на міжнародному рівні шляхом врегулювання нормативно-правового забезпечення поля відповідно до нормативів «зеленої логістики», що матиме численні переваги для довкілля та сталості розвитку морського транспорту.

2) Після аналізу інституційного забезпечення потенціалу морського транспорту України у безпековому вимірі і виявлено, що за останні роки, Урядом України з метою приведення нормативно-правового поля нашої держави до стандартів Європейського Союзу, було підписано «Конвенцію про процедуру спільного транзиту», що є дуже важливим та перспективним документом.

Також, Урядом було внесено зміни до внутрішнього законодавства та прийнято низку нормативно-правових документів, а саме:

- Постанову КМУ від 27 вересня 2022 року № 1092 «Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій»;
- Наказ Міністерства фінансів України від 07.10.2022 №325 «Про затвердження Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України»;
- Наказ Держмитслужби від 13.04.2023 № 143 «Про електронну

реєстрацію гарантій для цілей спільного транзиту».

Імплементация вказаних інституціональних важелів надасть змогу суттєво покращити статус морського транспорту України та розглядати його як конкурентоспроможну ланку міжнародних ланцюгів постачання.

3) Приведення нормативно-правового поля України до міжнародних стандартів ЄС, а саме документів, які регулюють морський транспорт призведе до збільшення обсягів торгівлі та зростання рівня безпеки.

Після проведеного дослідження, було запропоновано наступні пропозиції щодо інституційного забезпечення реалізації потенціалу морського транспорту у безпековому вимірі:

1. До проекту Постанови КМУ «Про внесення змін до Порядку надання гарантій компенсації шкоди, заподіяної внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України та воєнних дій на території України, фрахтувальникам, операторам та/або власникам морських суден та суден внутрішнього плавання, що ходять під прапором України та під прапорами іноземних держав» деякі корегування:

- до п. 1 після слів «...у разі заподіяння зазначеної шкоди під час перебування таких суден у територіальному морі України, акваторіях відкритих морських портів Одеса, Південний, Чорноморськ» пропонуємо додати «та акваторіях відкритих морських портів Усть-Дунайськ, Ізмаїл, Рені»;

- до п. 2 після слів «...у цьому

Порядку розуміється шкода, заподіяна в територіальному морі України, акваторіях відкритих морських портів Одеса, Південний, Чорноморськ» пропонуємо додати «та акваторіях відкритих морських портів Усть-Дунайськ, Ізмаїл, Рені».

2. Вважаємо за доцільне запропонувати наступні заходи щодо імплементації Директиви 2015/757/ЄС «Про моніторинг, звітність та перевірки викидів вуглекислого газу від морського транспорту та про внесення змін до Директиви 2009/16/ЄС»:

- здійснення офіційного перекладу Директиви 2015/757/ЄС українською мовою, задля її подальшого розгляду з метою імплементації до законодавчої бази України;

- імплементувати положення Директиви до законодавчої бази України шляхом розробки Положень про моніторинг, звітність та перевірку викидів вуглекислого газу від морського транспорту.

3. Розмаїття законодавчих нормативно-правових актів. На думку автора, велика кількість нормативно-правових документів, які регулюють різні напрями діяльності морського транспорту, позбавлена певної систематизації, наявність якої внесе упорядження, логіку та ієрархічну послідовність застосування, тому в подальшому дослідженні було запропоновано звернення уваги на наступні пункти:

- оновлення блоку «Нормативно-правові акти у сфері морського транспорту» та блоку «Євроінтеграція» на офіційному сайті Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури до

актуальних дат та змін у законодавстві,
- оновлення офіційного сайту АМПУ та УДП (<https://www.uspa.gov.ua/> та <https://udp.one/>) шляхом додавання нормативно-правового блоку, використання якого полегшить

пошук необхідних документів, які регулюють діяльність морського та внутрішнього водного транспорту;
- систематизувати нормативно-правові акти згідно до напрямів галузевої відповідальності.

References

- Kramskiy S.O., Labunets I.Yu. *Conceptual provisions of the formation of cargo flows of maritime transport of Ukraine in the security measure in the post-war period. Economic Innovations. Odesa : IMPEER of NASU, 2023. № 4(89). P. 68–78.*
- Bykov I. (2020). *Administrativno-pravovi zasady rozvytku morskyykh perevezhen vantazhiv v Ukraini. Yurydychnyi biuletyn. 16. 131-136.*
- Ilchenko S., Hryshchenko V., Maslii N., Dem'ianchuk M., Hryshchenko I., Kotenko S., Pavlova I., et al. (2023). *Konkurentospromozhnist vodnoho transportu Ukrainy: teoriia, metodolohiia, praktyka: monohrafiia. Odesa: DU «IREED NAN Ukrainy», 339.*
- Alekseievskaya H.S., Kolosok E.V., Hryshchenko O.V. *Potential of Ukraine's Inland Water Transport as a Factor of Sustainable Development. ECONOMIC INNOVATIONS Vol. 25, Issue 3 (88) p. 35-49 DOI: [https://doi.org/10.31520/ei.2023.25.3\(88\).35-49](https://doi.org/10.31520/ei.2023.25.3(88).35-49)*
- Zakon Ukrainy «Pro multymodalni perevezennia» (2021). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>
- Zakon Ukrainy «Pro transport» (1994). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-vr#Text>
- Zakon Ukrainy «Pro morskii porty Ukrainy» (2012). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>
- Zakon Ukrainy «Pro vnutrishnii vodnyi transport» (2020). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>
- Kodeks torhovelnoho moreplavstva Ukrainy (1995). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-vr#Text>
- Zakon Ukrainy «Pro strakhuvannia» (1996). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80#Text>
- Zakon Ukrainy «Pro perevezennia nebezpechnykh vantazhiv» (2000). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Text>
- Zakon Ukrainy «Pro litsenzuvannia vydiv hospodarskoi diialnosti» (2015). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text>
- Zakon Ukrainy «Pro kontsesiiu» (2019). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-IX#Text>
- Konventsiiia pro protseduru spilnoho tranzytu (2023) https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87
- Pavlova I. (2022). *Theoretical and analytical review of the definition of "food security" and the role of the ports of greater odessa in overcoming the global crisis. Economic Innovations, 24(4(85), 142-149. [https://doi.org/https://doi.org/10.31520/ei.2022.24.4\(85\).142-149](https://doi.org/https://doi.org/10.31520/ei.2022.24.4(85).142-149)*
- Novyny OODA (2024) <https://oda.od.gov.ua/robo-ta-portiv-dunajskogo-klasteru-na-poryadku-dennomu/>
- Yuh-today. *Investytsii dvokh ukrainskykh kompanii ta Ahentstva SShA z mizhnarodnoho rozvytku zbilshat ob'iem eksportu zerna cherez porty Izmail i Reni (2023) URL: <https://yug.today/investytsii-dvokh-ukrainskykh-kompaniy-ta-ahentstva-ssh-a-z-mizhnarodnoho-rozvytku-zbilshat-ob-iem-eksportu-zerna-cherez-porty-izmail-i-reni/>*
- Yevropeiskyi zelenyi kurs ta paket zakonodavchyykh initsiatyv (2022). URL: <https://fru.ua/ua/media-center/news/fru/evropejskij-zelenij-kurs-ta-paket-zakonodavchikh-initsiativ-fit-for-55-shcho-planue-es>

- Zelena lohistyka: vid zmin u lantsiuhakh postachannia do zmeshennia vykydiv (2023). URL: https://utec.ua/blog/zelena-logistika-vid-zmin-u-lantsyugah-postachannya-do-zmeshennya-vikidiv#toc_2_0_1
- Dyrektyva 2015/757/JeS «Pro monitorynh, zvitnist ta perevirky vykydiv vuhlekysloho hazu vid morskoho transportu ta pro vnesennia zmin do Dyrektyvy 2009/16/JeS». (2023). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02015R0757-20230605>
- Povidomlennia pro opryliudnennia proiektu postanovy Kabinetu Ministriv Ukrainy (2023). URL: <https://mtu.gov.ua/news/34938.html>
- Ukrainski porty na Dunai zbilshyly obrobku vantazhiv za dva roky u 6 raziv (2023). URL: <https://www.blackseanews.net/read/210999>
- Blackseanews (2023). Robota ukrainskoho tymchasovoho morskoho eksportnoho korydoru z portiv Velykoi Odesy. URL: <https://www.blackseanews.net/read/209734>
- Mykhailenko, V. I., Safranov, T. A. (2021). Estimation of Input of Unintentionally Produced Persistent Organic Pollutants into the Air Basin of the Odessa Industrial-and-Urban Agglomeration. *Journal of Ecological Engineering*, 22(9), 21-31. <https://doi.org/10.12911/22998993/141479>
- Denga, Y. M., Mykhailenko, V. I., Oleynik, Y. V., & Safranov, T. A. (2020). Peculiarities of Pollution by Some Persistent Organic Pollutants of the Marine Environment of the Northwestern Part of the Black Sea. *Visnyk of V. N. Karazin Kharkiv National University Series «Ecology»*, (23), 8-20. <https://doi.org/10.26565/1992-4259-2020-23-01>
- Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants (POPs). 2020, UNEP. *The Secretariat of the Stockholm Convention: Geneva*. p. 78.
- Zakon Ukrainy Pro ratyfikatsiiu Stokholmskoi konventsii pro stiiki orhanichni zabrudniuvachi (2007). *Verkhovna Rada Ukrainy. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR)*, 2007, N 30, st. 396