

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-67-135>

УДК 656.6:338.49(477)

## СУЧАСНІ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

### MODERN INSTITUTIONAL FEATURES OF THE DEVELOPMENT OF UKRAINE'S WATER TRANSPORT

**Осадчий Максим Леонідович**

аспірант кафедри економіки, права та управління бізнесом,  
Одеський національний економічний університет  
ORCID ID: 0000-0001-8290-975X

**Osadshyi Maksym**

Odesa National Economic University

У статті розглянута проблема пошуку шляхів для вдосконалення інституціональної бази водного транспорту в Україні, модернізації інфраструктури та підвищення її конкурентоспроможності на міжнародному ринку, з одночасним урахуванням екологічних та соціальних викликів. Вивчення літературних джерел оцінки інституціональних особливостей розвитку водного транспорту України показали, що багато з її аспектів вимагають постійного моніторингу та аналізу. Метою статті є проведення комплексного аналізу сучасних інституціональних особливостей розвитку водного транспорту України, виявлення ключових проблем, пов'язаних із правовим регулюванням, модернізацією інфраструктури, фінансуванням та екологічною безпекою галузі. Об'єктом дослідження є система інститутів та механізми регулювання і розвитку водного транспорту. У ході дослідження автором було проведено аналіз сучасних інституціональних особливостей розвитку водного транспорту України та виявлено ключові проблеми. Дани рекомендації щодо подальших напрямів розвитку водного транспорту України.

**Ключові слова:** транспорт, інфраструктура господарювання, інститути розвитку, підприємство, управління, конкурентоспроможність.

The article addresses the issue of finding ways to improve the institutional framework of water transport in Ukraine, modernize infrastructure, and enhance its competitiveness in the international market, while simultaneously taking into account environmental and social challenges. A review of the literature on the institutional aspects of the development of Ukraine's water transport revealed that many of these aspects require ongoing monitoring and analysis. The purpose of the article is to conduct a comprehensive analysis of the modern institutional features of Ukraine's water transport development, identifying key problems related to legal regulation, infrastructure modernization, financing, and environmental safety in the industry. The object of the study is the system of institutions and mechanisms for regulating and developing water transport. The article discusses the historical development of water transport in Ukraine, particularly the role of the Dnieper river as the main water artery. Modern water transport in Ukraine is represented by both maritime and river transport, each fulfilling its specific functions. The article identifies the main institutions and organizations responsible for regulating and developing water transport, including the Ministry of Community Development, Territories, and Infrastructure, as well as the State Service of Maritime and River Transport. Special attention is given to new legislative initiatives, such as the Law of Ukraine "On Internal Water Transport," which aims to improve the regulatory framework of the industry. The article also discusses the challenges facing water transport, including the need to modernize ports and waterways, lack of funding, environmental risks, and the consequences of military aggression. It emphasizes the importance of the Grain Agreement as a tool for restoring exports and developing water transport amid the war. During the study, the author analyzed the current institutional features of Ukraine's water transport development and identified key problems. Recommendations for future directions in the development of Ukraine's water transport were provided.

**Keywords:** transport, economic infrastructure, development institutions, enterprise, management, competitiveness.

**Постановка проблеми.** Розвиток водного транспорту України стикається з низкою інституціональних та структурних проблем,

які перешкоджають його ефективному функціонуванню. Попри значний потенціал, зумовлений географічним розташуванням країни

та наявністю розгалуженої системи водних шляхів, Україна досі не змогла повністю реалізувати свої можливості у цій сфері. Основні виклики включають застарілу інфраструктуру, недостатнє фінансування, правову невизначеність та екологічні загрози. Водночас, процес реформування галузі проходить повільно, і багаточисленні адміністративні бар'єри та бюрократія ускладнюють залучення інвестицій і модернізацію транспортної системи.

Ця проблема посилюється недостатньою координацією між державними органами, що відповідають за регулювання водного транспорту, а також браком ефективного управління портовою та річковою інфраструктурою. Крім того, загострюються екологічні ризики, пов'язані із забрудненням водних ресурсів та кліматичними змінами, що вимагає впровадження більш жорстких стандартів і регулювань.

Таким чином, основною проблемою є пошук шляхів для вдосконалення інституціональної бази водного транспорту в Україні, модернізації інфраструктури та підвищення її конкурентоспроможності на міжнародному ринку, з одночасним урахуванням екологічних та соціальних викликів.

#### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Питанням розвитку транспортного комплексу та транспортної інфраструктури України присвячено праці таких учених, як Никифорок О. І., Чукаєва І. К., Ляшенко О. Ф., Загній О. Г., Кудрицька Н. В., Піріашвілі Б. З., Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О., Плюта І. Ю. [1] та інші.

**Відокремлення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Незважаючи на ухвалення Закону України «Про внутрішній водний транспорт», процес імплементації залишається повільним. Дослідження повинні зосередитися на бар'єрах, які перешкоджають ефективному впровадженню закону, зокрема на адміністративних труднощах та відсутності координації між різними державними органами. Хоча законодавчі ініціативи, такі як концесії портів, створюють умови для залучення інвестицій, механізми їх реалізації залишаються не до кінця впровадженими. Необхідно більше досліджень щодо шляхів диверсифікації джерел фінансування модернізації портової інфраструктури та річкових шляхів, зокрема через залучення міжнародних фінансових інституцій та приватних інвесторів.

**Метою статті** є проведення комплексного аналізу сучасних інституціональних

особливостей розвитку водного транспорту України, виявлення ключових проблем, пов'язаних із правовим регулюванням, модернізацією інфраструктури, фінансуванням та екологічною безпекою галузі.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Історично, водний транспорт відіграв ключову роль у транспортній системі України, зокрема через використання Дніпра як головної водної артерії країни. В радянський період активно розвивалась інфраструктура портів, суднобудівна галузь, судноплавні компанії. Проте після розпаду СРСР багато аспектів цієї системи занепало, зокрема через недостатнє фінансування, слабе державне регулювання та економічні кризи.

На сьогодні водний транспорт в Україні складається з морського та річкового транспорту, кожен з яких має свої специфічні особливості. Морський транспорт переважно використовується для міжнародної торгівлі, забезпечуючи імпорт та експорт вантажів, тоді як річковий транспорт забезпечує внутрішні перевезення, особливо на великих річках, таких як Дніпро.

Морські та річкові порти виступають у різних інституційних ролях, як ключові елементи транспортно-прибережно-індустріальної системи та як обмежений простір для прийняття управлінських рішень у сфері надання інфраструктурних портових послуг.

З самого початку торгового мореплавання морські порти грали і продовжують виконувати важливу роль в історії людства. Потреба у збільшенні дальності маршрутів спонукала учасників морського перевізного процесу до постійного удосконалення засобів мореплавання та розширення набору портових послуг з метою підвищення їх якості. Інфраструктурно добре оснащені морські порти та надання якісних портових послуг дозволяли освоювати нові далекі маршрути й розширювати морські комунікації [1].

Розвиток глобального та національного водного транспортного комплексу відбувається під впливом різноманітних факторів, які змінюються внаслідок циклічності та біфуркації світового економічного зростання, тому виникає необхідність у розробці нових наукових і методологічних підходів. Основні фактори інституціонального забезпечення розвитку водного транспорту України надані на рисунку 1.

З рисунку слідує, що до факторів інституційного забезпечення розвитку водного транспорту України входять природно-географічні,



**Рис. 1. Фактори інституціонального забезпечення розвитку водного транспорту України**

*Джерело: розроблено автором на основі [1]*

політичні, соціально-економічні, організаційні, інформаційні та нормативно-правові.

Інститути розвитку водного транспорту України охоплюють широкий спектр організацій та установ, які здійснюють контроль та управління цією сферою. Серед них – державні та спеціалізовані установи, міжнародні організації у галузі морського та річкового транспорту, навчальні заклади, що спеціалізуються у даній галузі, а також нормативно-правова база, яка включає в себе законодавство, норми та нормативи, інститути власності, ліцензійні умови, економічні та технічні обмеження.

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, яке до 2022 року діяло під назвою Міністерство інфраструктури України, є центральним органом виконавчої влади, відповідальним за формування політик, розробку стратегій та нормативно-правових актів, що регулюють транспортну галузь, зокрема водний транспорт. Роль цього міністерства у розвитку водного транспорту є надзвичайно важливою, оскільки саме воно визначає загальні напрями реформ, координує діяльність різних суб'єктів транспортної системи та відповідає за залучення інвестицій і інтеграцію України до міжнародних транспортних мереж [2].

Однією з основних функцій Міністерства є розробка та реалізація стратегічних документів, які визначають напрями розвитку водного транспорту України. Серед таких документів варто відзначити Стратегію розвитку внутрішніх водних шляхів України на період до 2030 року, яка ставить за мету

перетворити річкові шляхи України на важливий елемент національної транспортної системи. Ця стратегія спрямована на модернізацію річкової інфраструктури, збільшення обсягів перевезень, поліпшення екологічної ситуації на внутрішніх водних шляхах і стимулювання інвестицій у сектор [3].

Окрім того, Міністерство активно працює над розвитком морської інфраструктури, зокрема портів. Важливими напрямками є розширення можливостей портів для обробки вантажів, залучення іноземних інвесторів через механізми концесій та державно-приватного партнерства, а також інтеграція морської транспортної системи України у європейські транспортні коридори, такі як TEN-T. Це сприяє зміцненню позицій України на міжнародному ринку транспортних послуг.

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України відповідає за розробку і вдосконалення нормативно-правової бази, що регулює діяльність водного транспорту. Прийняття та імплементація Закону України "Про внутрішній водний транспорт" стало одним із найбільших досягнень у цій сфері. Закон створює правову основу для розвитку внутрішніх водних шляхів, впроваджує нові правила для експлуатації річкового транспорту та забезпечує спрощення процедур для судноплавних компаній. Він також покликаний сприяти залученню інвестицій та створенню сприятливих умов для розвитку річкових перевезень [4].

Державна служба морського та річкового транспорту України, більш відома як Морська адміністрація, є центральним органом

виконавчої влади, відповідальним за реалізацію державної політики у сфері водного транспорту. Основними завданнями Морської адміністрації є забезпечення ефективного функціонування системи водного транспорту, регулювання навігаційної діяльності, забезпечення безпеки на воді, а також контроль за дотриманням міжнародних і національних стандартів у сфері судноплавства. Морська адміністрація відповідає за регулювання руху суден на морських і річкових шляхах України, що охоплює як внутрішні водні шляхи, так і морські території країни. Важливим аспектом цієї діяльності є забезпечення навігаційної безпеки, яка включає моніторинг руху суден, встановлення та обслуговування навігаційних засобів (маяків, буїв), а також забезпечення своєчасного оновлення карт морських і річкових шляхів [5].

Одним із ключових напрямів діяльності Морської адміністрації є контроль за дотриманням стандартів безпеки на водному транспорті. Адміністрація розробляє і впроваджує національні норми безпеки відповідно до міжнародних вимог, таких як Конвенція СОЛАС (Безпека людського життя на морі) [6]. До завдань також входить контроль за технічним станом суден, організація рятувальних операцій, а також запобігання аварійним ситуаціям на воді.

Морська адміністрація відіграє важливу роль у процесі ліцензування судноплавних компаній, що працюють на території України. Вона відповідає за видачу ліцензій компаніям, які займаються перевезенням вантажів і пасажирів, надають послуги з обслуговування суден або здійснюють рибальські операції. Крім того, орган сертифікує судна на відповідність вимогам міжнародних та національних стандартів, що стосується технічного стану, безпеки та екологічних аспектів експлуатації. Що стосується екіпажів, Морська адміністрація також здійснює їхню сертифікацію, контролюючи кваліфікаційні вимоги до моряків і членів екіпажів суден. Сертифікація включає перевірку професійної підготовки, знання технічних і безпекових норм, а також відповідність міжнародним стандартам, як-от Конвенція ПДНВ (Підготовка, дипломування та несення вахти моряків).

Окрім ліцензування та сертифікації, Морська адміністрація здійснює нагляд за дотриманням вимог законодавства у сфері водного транспорту. Вона має право проводити перевірки суден, судноплавних компаній та портової інфраструктури, з метою виявлення

порушень правил навігації, безпеки та охорони довкілля. У разі виявлення порушень, Морська адміністрація може вжити заходів щодо виправлення ситуації, аж до накладення санкцій або призупинення діяльності компаній чи суден.

Державне агентство інфраструктурних проєктів України (Держінфрапроект) є ключовим органом, що відповідає за реалізацію масштабних інфраструктурних проєктів у країні. Його діяльність спрямована на модернізацію та будівництво критично важливих об'єктів транспортної інфраструктури, включаючи об'єкти у сфері річкового та морського транспорту [7].

Одним із ключових напрямків роботи агентства є модернізація українських портів і водних шляхів. У цих рамках діяльності агентство працює над підвищенням пропускної здатності портів та вдосконаленням їх інфраструктури для підвищення ефективності обробки вантажів і пасажирів. Крім того, агентство відповідає за будівництво нових портових потужностей та проведення реконструкцій старих об'єктів, які втратили свою конкурентоспроможність через застарілу інфраструктуру.

Іншою важливою складовою є модернізація водних шляхів, що включає оновлення та підтримку в робочому стані каналів і шлюзів. Особлива увага приділяється Дніпровському каскаду шлюзів, який є центральною водною артерією для річкового транспорту в Україні. Успішна реалізація цих проєктів дозволяє підвищити доступність українських річкових шляхів для суден міжнародного класу, стимулюючи розвиток торгівлі та зменшуючи навантаження на автомобільні та залізничні перевезення.

Адміністрація морських портів України (АМПУ) є окремою державною установою, що відповідає за ефективне управління державними морськими та річковими портами країни. АМПУ виконує ключові завдання, спрямовані на забезпечення безпеки навігації, розвиток і модернізацію інфраструктури, а також оптимізацію логістичних процесів у портовій діяльності. Однією з основних функцій АМПУ є управління державними портами та забезпечення їхньої ефективної роботи. Це включає координацію діяльності операторів портів, організацію взаємодії між державними й приватними структурами, що працюють на території портів, а також підтримання інфраструктури в належному технічному стані. Основною метою цього напряму є підвищення продуктивності українських портів та

покращення їхньої конкурентоспроможності на міжнародній арені [8].

Забезпечення безпеки мореплавства є пріоритетним завданням для АМПУ. Установа відповідає за підтримання та моніторинг безпеки навігації в акваторіях українських портів, організацію заходів щодо попередження аварійних ситуацій, встановлення та обслуговування засобів навігації (маяки, буї тощо), а також контроль за технічним станом портових споруд і обладнання. Усі ці заходи спрямовані на мінімізацію ризиків для суден і вантажів. АМПУ також відповідає за розробку й реалізацію стратегічних планів розвитку портової інфраструктури, що включає модернізацію існуючих об'єктів та будівництво нових. Інвестиції в інфраструктуру дозволяють збільшити пропускну здатність портів, поліпшити умови для обслуговування великих суден і залучити нові вантажопотоки. Це сприяє інтеграції України в міжнародні торговельні ланцюги, зменшуючи витрати на транспортування та збільшуючи швидкість обробки вантажів.

Україна забезпечує підготовку кадрів для морського та річкового транспорту через низку освітніх установ, включаючи Київську державну академію водного транспорту ім. Конашевича, Одеський національний морський університет, Ізмаїльський інститут водного транспорту, та Херсонську державну морську академію. Одеський навчальний центр фахівців морського транспорту спеціалізується на підготовці плавсоставу відповідно до міжнародних стандартів.

Реформування водного транспорту орієнтується на прибуток і адаптується до ринкових умов, виявляючи гнучкість у реагуванні на зміни у кон'юктурі. Вибір напрямку та засобів діяльності здійснюється самостійно та супроводжується високим рівнем мотивації робітника.

Участь приватних компаній у наданні послуг портів впроваджує прогресивні схеми роботи портів, що підвищує їх конкурентоспроможність. Міжнародний досвід свідчить про те, що ця практика покращує результати діяльності портів, особливо в умовах скорочення державної фінансової підтримки.

Нормативно-правове регулювання водного транспорту України виступає важливою складовою інституціональної бази, яка спрямована на забезпечення розвитку галузі та підвищення її конкурентоспроможності, забезпечення безпеки мореплавства, а також захисту життя, здоров'я людей та

навколишнього середовища. Ці нормативи також ставлять за мету відповідність новим стандартам функціонування морських та річкових портів, які є необхідними елементами єдиної транспортної системи, що сполучає транспортно-виробничі та комерційні процеси.

У 2017 році було прийнято ряд законодавчих актів, спрямованих на регулювання діяльності водного транспорту України в нових економічних та політичних умовах. Ці зміни включають уведення нових правил охорони життя людей на водних об'єктах України, а також зміни до порядку здійснення державного контролю за міжнародними передачами товарів військового призначення та порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті.

Також було ухвалено Закон України № 2059-19 «Про оцінку впливу на довкілля», який визначає, що будівництво гідротехнічних споруд морських та річкових портів, що можуть приймати судна тоннажністю понад 1350 тонн, відноситься до першої категорії видів планованої діяльності та об'єктів, які можуть мати значний вплив на довкілля і підлягають оцінці такого впливу [9].

Попри позитивні зміни, водний транспорт України стикається з низкою викликів:

1. Більшість портів та водних шляхів потребують модернізації. Водні шляхи не мають достатньої глибини, шлюзи та порти потребують ремонту, а також оновлення технічного обладнання.

2. Державні програми та проекти з модернізації водного транспорту часто зіштовхуються з браком фінансування, що знижує темпи їх реалізації.

3. Водний транспорт регулюється великою кількістю законодавчих актів, які інколи конфліктують між собою, що створює правову невизначеність та бюрократичні перешкоди для розвитку галузі.

4. Водний транспорт може негативно впливати на навколишнє середовище, зокрема через забруднення водних ресурсів, аварії та неефективне управління відходами. Екологічні стандарти повинні бути підвищені для мінімізації таких ризиків.

5. Військова агресія з боку РФ та напруженість у Чорноморському регіоні створюють додаткові ризики для розвитку морського транспорту.

До початку війни Україна була одним з найбільших експортерів зернових культур у світі. Однак російська блокада Чорного

моря в перші місяці війни призвела до майже повної зупинки експорту, що мало катастрофічні наслідки не лише для української економіки, а й для країн, які залежать від постачання українського зерна. Укладення Зернової угоди стало важливим кроком у розблокуванні морських шляхів для експорту агропродукції. Зернова угода створила інституційний механізм, за допомогою якого відбувається постійний моніторинг судноплавства, інспекція суден та контроль за безпекою проходження через Чорне море. ООН і Туреччина виступили як ключові посередники, організуючи роботу Спільного координаційного центру (СКЦ) у Стамбулі. СКЦ включає представників усіх сторін, які забезпечують перевірку суден, щоб гарантувати, що вони перевозять лише дозволені товари. Такий механізм показав свою ефективність, адже через зерновий коридор вдалося експортувати мільйони тонн сільськогосподарської продукції. Відновлення роботи морських портів створило умови для подальших інвестицій у водний транспорт, а також стимулювало розвиток портової інфраструктури, навіть у військовий час.

Попри успіхи, Зернова угода не обійшлася без викликів. Загрози військових дій та ракетних ударів росії по українських портах залишаються суттєвим ризиком для стабільності експортних операцій. Проте інституційна підтримка з боку міжнародних партнерів дозволила знизити ці ризики до мінімуму і забезпечити продовження роботи водного транспорту.

Зернова угода стала не лише важливим інструментом підтримки українського аграрного сектору та глобальної продовольчої безпеки, але й ефективним механізмом розвитку водного транспорту в умовах війни. Вона продемонструвала, що навіть в умовах конфлікту можна створити робочі інституційні механізми, здатні забезпечити економічну стабільність та сприяти розвитку інфраструктури. Завдяки Зерновій угоді українські морські порти змогли відновити свою діяльність і закласти основу для майбутньої модернізації та інтеграції в глобальну транспортну систему.

Гармонізація міжнародних кодексів є важливим завданням для забезпечення безпечних перевезень небезпечних вантажів морем. В Україні потрібно включити Міжнародний кодекс перевезення небезпечних вантажів (IMDG Code) та Міжнародний кодекс перевезення навалочних вантажів (IMSBC Code) у перелік національних документів, які регулюють безпечне перевезення вантажів морем [10],[11].

Чинні правила морського перевезення небезпечних вантажів в Україні, зокрема щодо класифікації вантажів, їх розміщення, тари та упаковки, укладання і кріплення у вантажних транспортних одиницях (включаючи контейнери), можуть не відповідати вимогам Міжнародного кодексу перевезення небезпечних вантажів. Така неузгодженість може створювати ризики для безпеки перевезень та вимагає прискорення процесу адаптації національного законодавства до міжнародних стандартів.

Для вирішення цього питання можуть бути вжиті наступні заходи:

1. Проведення аналізу відповідності чинного національного законодавства стандартам IMDG Code та IMSBC Code.

2. Розроблення плану гармонізації, який включатиме конкретні заходи щодо адаптації національного законодавства до міжнародних стандартів.

3. Удосконалення законодавства та розробка нових нормативно-правових актів, що враховуватимуть вимоги IMDG Code та IMSBC Code.

4. Залучення до цього процесу експертів з питань міжнародних перевезень небезпечних вантажів.

5. Проведення навчальних заходів та інформаційної роботи серед учасників морських перевезень для виконання нових вимог безпеки.

Ці заходи допоможуть забезпечити безпечні та ефективні перевезення небезпечних вантажів морем відповідно до міжнародних стандартів.

Адаптація інститутів водного транспорту до європейських вимог, зокрема після підписання Угоди про асоціацію з ЄС, є важливим завданням для України. Це означає не лише вирівнювання законодавства до стандартів ЄС, а й прийняття та реалізацію політичних та економічних заходів, спрямованих на покращення управління, безпеки, ефективності та сталості морського та внутрішньоводного транспорту.

Участь у семінарах, таких як семінар з питань інтегрованої морської політики та розвитку блакитної економіки, є важливим кроком для обміну досвідом та вивчення передового досвіду країн ЄС у цій сфері. Це дозволяє Україні враховувати найкращі практики та моделі управління, щоб покращити власні інституційні механізми.

Перенесення передового досвіду з інституційного забезпечення функціонування водного транспорту з країн ЄС та всього світу

є доречним кроком. Це може включати в себе впровадження ефективних моделей управління портами, систем контролю та безпеки, розвитку інфраструктури та стимулювання конкурентоспроможності.

Враховуючи виклики глобалізації, зміни клімату та інші проблеми, інтегрована морська політика стає ключовим інструментом для забезпечення сталого розвитку морського транспорту. Реалізація цієї політики вимагає поєднання зусиль уряду, громадськості та приватного сектору з метою забезпечення безпеки, сталості та ефективності водного транспорту національного та регіонального рівнів.

**Висновки.** Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, Морська адміністрація, Держінфрапроект і АМПУ відіграють ключову роль у формуванні державної політики та розробці стратегій розвитку водного транспорту. Їхня діяльність спрямована на модернізацію інфраструктури, залучення іноземних інвесторів, інтеграцію транспортної системи України в європейські транспортні коридори та забезпечення безпеки на воді. Серед важливих кроків є ухвалення Закону України «Про внутрішній водний транспорт», що створює правову основу для розвитку річкових шляхів.

Попри наявні позитивні зміни, розвиток водного транспорту України стикається з численними проблемами. Серед них: необхідність модернізації портів та водних шляхів, брак фінансування, правова невизначеність та екологічні ризики, а також військові загрози через напруженість у Чорноморському регіоні. Додатковим викликом є блокада росією українських портів, що негативно впливає на можливості експорту. Важливим досягненням стало укладення Зернової угоди, що дозволило відновити частину експортних операцій через морські шляхи навіть в умовах війни. Це сприяє не тільки стабілізації економіки України, а й розвитку портової інфраструктури.

Загалом, стратегія розвитку водного транспорту в Україні має орієнтуватися на реформування та модернізацію інфраструктури, залучення приватного капіталу через державно-приватне партнерство, інтеграцію до міжнародних транспортних мереж, підвищення екологічних стандартів та оптимізацію правового регулювання. Виконання цих завдань забезпечить стабільність і ефективність водного транспорту України як невід'ємної частини національної та міжнародної транспортної системи.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Інституціональне забезпечення функціонування виробничої інфраструктури України : колективна монографія за ред. О. І. Никифорок ; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». – Електрон. дані. Київ, 2021. 400 с. URL: <http://ief.org.ua/docs/mg/352.pdf>
2. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/hto-mi-e.html>
3. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
4. Про внутрішній водний транспорт : Закон України від 13.12.2022 № 2849-IX. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>
5. Державна служба морського та річкового транспорту України. веб-сайт. URL: <https://marad.gov.ua/ua>
6. International maritime organization. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). Website. Available at: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
7. Державне агентство інфраструктурних проєктів України. веб-сайт. URL: <https://uip.gov.ua/>
8. Адміністрація морських портів України. веб-сайт. URL: <https://www.uspa.gov.ua/>
9. Про оцінку впливу на довкілля: Закон України від 04.01.2024 № 2059-VIII. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2059-19#Text>
10. International maritime organization. The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code. Website. Available at: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/DangerousGoods-default.aspx#:~:text=The%20IMDG%20Code%20was%20developed%20as%20an%20international,goods%20and%20to%20prevent%20pollution%20to%20the%20environment>
11. International maritime organization. International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code. Website. Available at: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/CargoesInBulk-default.aspx#:~:text=The%20primary%20aim%20of%20the%20International%20Maritime%20Solid,the%20shipment%20of%20solid%20bulk%20cargoes%20is%20contemplated>

## REFERENCES:

1. Nikiforuk O. I. (2021) Instyutsionalne zabezpechennia funktsionuvannia vyrobnychoi infrastruktury Ukrainy : kolektyvna monohrafiia [Institutional support for the functioning of the production infrastructure of Ukraine: collective monograph]. National Academy of Sciences of Ukraine "Institute of Econ. and predicted. National Academy of Sciences of Ukraine", 400 p.
2. Ministerstvo rozvytku hromad, terytorii ta infrastruktury Ukrainy. veb-sait [Ministry of Development of Communities, Territories and Infrastructure of Ukraine. website]. Available at: <https://mtu.gov.ua/content/hto-mi-e.html>
3. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
4. Verkhovna Rada of Ukraine (2022). On Inland Water Transport (Act No. 2849-IX December 13). Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> [In Ukrainian].
5. Derzhavna sluzhba morskogo ta richkovoho transportu Ukrainy. veb-sait [State Service of Maritime and River Transport of Ukraine. website]. Available at: <https://marad.gov.ua/ua>
6. International maritime organization. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). Website. Available at: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
7. Derzhavne ahentstvo infrastrukturykh proektiv Ukrainy. veb-sait [State Agency for Infrastructure Projects of Ukraine. website]. Available at: <https://uip.gov.ua/>
8. Administratsiia morskyykh portiv Ukrainy. veb-sait [Ukrainian Sea Ports Authority. Website]. Available at: <https://www.uspa.gov.ua/>
9. Verkhovna Rada of Ukraine (2024). About environmental impact assessment (Act No. 2059-VIII January 4). Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2059-19#Text> [In Ukrainian].
10. International maritime organization. The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code. Website. Available at: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/DangerousGoods-default.aspx#:~:text=The%20IMDG%20Code%20was%20developed%20as%20an%20international,goods%20and%20to%20prevent%20pollution%20to%20the%20environment>
11. International maritime organization. International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code. Website. Available at: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/CargoesInBulk-default.aspx#:~:text=The%20primary%20aim%20of%20the%20International%20Maritime%20Solid,the%20shipment%20of%20solid%20bulk%20cargoes%20is%20contemplated>