

УДК 346.7:656.6:338.45

DOI <https://doi.org/10.32782/pdu.2023.3.32>**О. П. Подцерковний**

доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри господарського права і процесу (Національний
університет «Одеська юридична академія»),
ORCID ID: 0000-0003-1095-3481

ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ ВІЙНИ

У статті розглядаються проблеми правового забезпечення функціонування портової галузі в умовах війни, стан портової інфраструктури в Україні в умовах морської блокади з боку агресора та нагальні заходи правового вдосконалення, що можуть сприяти переведення портової галузі на воєнні рейки.

Автор статті визначає два основних етапи функціонування портової інфраструктури України у період війни: перший етап правової невизначеності щодо перспектив галузі в умовах російської агресії проти України та другий період стабілізації суспільно-правових відносин під час війни, обумовлених звільненням правобережжя України та утворенням передумов для проведення програмованої державно-правової політики на найближчий час як елемент воєнної економіки.

Виділяються такі основні виклики, які постають перед портовою інфраструктурою України в умовах воєнного стану: забезпечення державної таємниці у контексті інформації про функціонування портової інфраструктури як вагомого чинника оборонної та економічної безпеки держави під час війни, створення організаційно-управлінських умов функціонування портової галузі на підставі підпорядкування рішень адміністрації морських портів наказам військового командування, правове стимулювання суб'єктів господарювання для відновлення роботи портів, пошкоджених або знищених внаслідок російського вторгнення, забезпечення безпеки роботи портів в умовах мінної небезпеки та ракетних обстрілів, переорієнтація вантажопотоку з морських портів, розташованих на тимчасово окупованих територіях, на інші порти України, розвиток мультимодальних перевезень, які дозволять зменшити залежність економіки України від водного транспорту та оптимізувати логістичні потоки з урахуванням потреб та умов війни.

З'ясовано конкретні тенденції, які можна очікувати в найближчому майбутньому до завершення війни: регламентація інвестування в розвиток та модернізацію портової інфраструктури винятково в інтересах забезпечення функціонування портів в умовах воєнної загрози; розвиток мультимодальних перевезень; зростання ролі українських портів у міжнародній торгівлі.

Запропоновано ряд заходів, які можуть допомогти подолати ці виклики: приведення законодавства про морські порти у відповідність з потребами функціонування воєнної адміністрації та зменшення ризиків оборонного та економічного характеру під час війни, регламентація фінансування робіт з відновлення портової інфраструктури; впровадження заходів безпеки, які дозволять зменшити ризики для роботи портів в умовах воєнного стану; розробка механізмів переорієнтації вантажопотоку, впровадження заходів безпеки, які дозволять зменшити ризики для роботи портів в умовах воєнного стану; розробка механізмів переорієнтації вантажопотоку на мультимодальні перевезення; укладання міжнародних угод щодо міжнародної підтримки портової галузі України на постійній основі на період війни; правове стимулювання надання портових послуг на основі не лише прямого державного замовлення портових послуг, державного страхування та кредитування суб'єктів портової галузі, але й з укладанням договорів про спільну діяльність (державно-приватне партнерство), здатні гарантувати суб'єктам господарювання проведення безпекових заходів щодо захисту майна та створення гарантій швидкого відновлення приватної інфраструктури, задіяної у портовій галузі під час війни.

Ключові слова: морські порти, портова інфраструктура, морське право, портові збори, водний транспорт, перевезення вантажів, воєнний стан, воєнна економіка, економічна безпека, державне замовлення, державне страхування, державні гарантії, державна підтримка.

Вступ. Морська транспортна галузь України з її інфраструктурою, в тому числі портовою, багато десятиліть мала питому вагу в транспортній системі країни, регіону та морській складовій світового господарства (в кращі часи) при ролі держави як інвестора. При цьому чинне законодавство у сфері регулювання портової діяльності не можна було вважати досконалим, але в цілому забезпечувало функціонування вітчизняного морського транспорту у світовій торгівлі. Втім, вже викликає занепокоєння вже сам факт того, що у законодавство про морські порти, зокрема й Закон України «Про морські порти України», не було внесено жодних змін під час дії воєнного стану, морської блокади та здійснення заходів щодо одностороннього забезпечення функціонування зернового коридору. Отже законодавство України, розраховане на мирний час, продовжує регулювати портову інфраструктуру під час війни, хоча змінилися безпекові, управлінські, господарські, банківські та інші умови функціонування галузі. Не кажучи вже про те, що умови здійснення господарської діяльності суб'єктів портової діяльності радикально змінилися як з точки зору їх правового статусу, так і організації їх функціонування та захищеності в умовах війни. Останнє об'єктивно знижує зацікавленість суб'єктів господарювання у наданні портових послуг, що ставить перед державою нові проблеми правового, організаційного та економічного стимулювання відповідної діяльності.

Постановка завдання. Фактично порти являють собою багатофункціональну систему, в якій багато елементів з логістичними зв'язками, що забезпечують торгівлю з великою кількістю портових операцій. В обох випадках порт виконує не тільки комерційну функцію, а й безпекову, що стає особливо важливим в умовах війни. Порт стає логістичним центром, у якому стикаються інтереси практично усіх суб'єктів морського бізнесу (судновласників, вантажовласників тощо), включає можливість вибору методів та засобів управління портом, портовими структурами та процесами. Добре відомо, що морські порти співпрацюють спільно з транспортними компаніями, залізницями

та автошляхами, і ця співпраця впливає на ефективність перевалки вантажів, в першу чергу в умовах війни. З початку російської агресії проти України розпочалося блокування всіх морських портів України московським флотом. Ця блокада суттєво вразила український експорт, що призвело до дефіциту зерна на світовому ринку та до істотного зростання цін на сировинні товари [1]. Але значення портів, їх інфраструктури для економіки та безпекової ситуації не зменшилося. Без постановки та вирішення проблем правого забезпечення функціонування портової галузі в умовах війни як форми підтримки державою враженої війною інфраструктури, навряд чи можна очікувати на побудову воєнної економіки, здатної забезпечити потреби оборони та соціальної сфери під час війни.

Мета роботи. Метою роботи є аналіз, аналітичний огляд та проблем правого забезпечення функціонування портової галузі в умовах війни.

Аналіз досліджень і публікацій. Дослідженням стану портової інфраструктури та її компонентів присвячені роботи багатьох вчених. До питань дослідження генези історичного розвитку міжнародно-правових норм про режим морських портів можна віднести роботу С. В. Андрущенка [2]. Зокрема, визначається комплексність та багатовекторність поняття «правовий режим порту», акцентується, що сучасна практика визначення режиму морських портів характеризується погодженням його правил між державами. Н. Б. Савіна звертає увагу на інфраструктуру логістичних процесів економічної діяльності портів [3]. На жаль, питання зміни умов логістичних процесів в морських портах залишається слабко розкритою у зв'язку із безпековими та іншими обставинами, коли інформація про відповідний розвитко значною мірою є закритою у силу об'єктивних обставин. Висвітленню проблеми транспортного права та класифікації видів портових зборів в Україні та країнах Європейського Союзу присвячена недавня робота Є.М. Ключової [3], де визначалося, що стан української портової інфраструктури залишається незадовільним і продовжує погіршуватись,

а портові збори – є вищими ніж в інших країнах. Авторка ретельно розглядала це питання й погодилася з В.П. Власовою, що залишається потреба в дослідженні напрямів вдосконалення механізму стягнення та використання портових зборів у морських портах України [4]. Високі портові збори в Україні напередодні війни виглядали архаїчно високими у порівнянні з конкурентами (порти Румунії та Болгарії). А саме вони встановлюються урядом, саме Мінінфраструктури України/Адміністрацією морських портів України (АМПУ) і саме тут уряд може знизити витрати на експортно-імпорту логістику через зниження розміру портових зборів [6]. На жаль, ситуація не змінилася під час війни. Слід також погодитися з авторами [7], що розвиток портової інфраструктури являє собою основну складову логістичного потенціалу порту. Загальновизнаним висновок про те, що портове господарство України має стратегічне значення для розвитку господарського комплексу і забезпечення потреб держави. І цей висновок в умовах війни лише посилюється. Адже морські порти України повинні бути готовими в умовах поліпшення безпекової ситуації забезпечувати конкурентоспроможну на міжнародному рівні портову інфраструктуру [13, 14]. При цьому важливим у розвитку портової інфраструктури є нарощування потужностей, удосконалювання техніки, розвиток транспортної логістики. У зв'язку із останнім виникає багато питань щодо вирішення актуальних проблем транспортного права та правових засобів стимулювання розвитку портової інфраструктури в часі війни.

Результати дослідження. На нашу думку, необхідно зосередити увагу на можливостях як тренді, оскільки можливості є завжди. Якщо з однієї сторони йде мова про управління портовою галуззю то з іншої сторони є задача практичного аспекту.

Генезис функціонування портової інфраструктури України під час війни можна умовно розділити на два основних етапи, кожний із яких прямо залежить від безпеки функціонування портового господарства, бізнесової активності та інших чинників, що впливають на сприйняття

суб'єктами надання портових послуг можливості здійснення господарської діяльності під час війни

Не можна не відмітити питання нестачі інвестицій під час війни. Портова інфраструктура України потребує значних інвестицій у модернізацію та розширення особилво в період руйнувань, спричинених війною. Однак, через брак фінансових можливостей держави та суб'єктів господарювання, відповідні відновлювальні заходи не можуть мати загальний характер – вони мають узгоджуватися із безпековою ситуацією, перспективами відновлення ракетних нападів та здатності збройних сил забезпечити безпеку морських шляхів під час війни. Це обумовлює потребу раціонального програмного фінансування заходів відновлення портової інфраструктури в умовах додержання державної таємниці стосовно обсягу та напрямів відповідного відновлення.

Не випадково, Закон України «Про державну таємницю» в ст. 8 передбачає, що до державної таємниці у порядку, встановленому цим Законом, відноситься інформація: 1) у сфері оборони: про забезпечення виробничої діяльності об'єктів національної економіки у воєнний час; про геодезичні, гравіметричні, картографічні та гідрометеорологічні дані і характеристики, які мають значення для оборони країни... 2) у сфері економіки, науки і техніки: про запаси та обсяги постачання стратегічних видів сировини і матеріалів, ...про використання транспорту, зв'язку, потужностей інших галузей та об'єктів інфраструктури держави в інтересах забезпечення її безпеки.

Під час війни потрібно рахуватися з недостатньою прозорістю та конкурентоспроможністю ринку. Ринок портових послуг в Україні був досить непрозорим і неконкурентоспроможним ще до початку повномасштабного вторгнення. Це ускладнювало залучення інвестицій та розвиток портової інфраструктури.

На сьогоднішньому етапі потрібні екстраординарні заходи стимулювання на основі не лише прямого державного замовлення портових послуг, державного страхування та кредитування суб'єктів портової галузі, алей укладання договорів про спільну діяльність (державно-при-

ватне-партнерство), здатні гарантувати суб'єктам господарювання проведення безпекових заходів щодо захисту майна та створення гарантій швидкого відновлення приватної інфраструктури, задіяної у портовій галузі під час війни.

Це необхідно здійснити на другому етапі війни, коли російська агресія проти України була значною мірою локалізована звільненням правобережної України від російських загарбників. На цьому етапі портова інфраструктура України вимагає чітких правових рішень щодо визначення умов співробітництва держави та бізнесу у часи воєнної економіки, коли всі учасники процесу усвідомлюють мобілізаційні плани, безпекові ризики, але мають змогу планувати господарську діяльність та відповідні фінансові витрати при капіталовкладеннях як приватного, так і державного характеру. Це не дасть змогу не стільки одномоментно відновити пошкодження або знищення портового обладнання, судна, доки, крани, склади та інші об'єкти, скільки внести елемент визначеності у господарську діяльність з розумінням безпекових ризиків та реальних можливостей держави у протидії подальшим ризикам війни. Адже без такої визначеності суб'єкти господарювання не будуть зацікавленими у відновленні портової активності та нарощуванні обсягу надання портових послуг.

Зважаючи на нестачу обладнання у портах протягом останніх років та зростаючий попит на морські перевезення, надто оптимістичні перевізники, які конкурують за частку ринку, можуть замовити надмірну кількість нових потужностей, що призведе до погіршення умов на ринку морських перевезень [8, с. 62]. Сучасними викликами, які постають перед сферою морських транспортних перевезень в Україні є необхідність звільнення окупованих територій країни, зняття з блокади та відновлення роботи українських морських портів, відновлення судноплавної діяльності та розвитку флоту країни, переорієнтація вантажопотоку та збільшення частки водного транспорту у ньому, розроблення системи мультимодальних перевезень із залученням українських портів, підвищення потужності та збільшення обсягів

перевезень морськими водними шляхами, діджиталізація та модернізація наявних портів та їх систем роботи, покращення їх стану з точки зору впливу на екологію, підвищення кваліфікації українських моряків тощо.

Ситуація в умовах воєнного стану та морської блокади, особливо в умовах окупації територій та мінної небезпеки, представляє значні виклики для портової інфраструктури.

Основними викликами для транспортної галузі України у 2023 році були:

- зростання логістичних витрат, викликане блокуванням морських портів та чергами на прикордонних переходах, брак кадрів, пов'язаний з мобілізацією, загибеллю та міграцією населення.

- транспортні блокади та інші обмежувальні заходи країн ЄС, що запроваджуються в односторонньому порядку країнами ЄС всупереч рішенням ЄС у зв'язку із протекціонізмом та іншими політичними чинниками країн ЄС.

У порівнянні з 2022 роком, основні виклики змінилися. У 2022 році основним викликом було переорієнтування логістики на залізничний та автомобільний транспорт.

У 2023 році основним викликом став брак кадрів, пов'язаний з воєнними діями та міграцією населення [9].

Внаслідок російського вторгнення в Україну було пошкоджено або знищено значну частину портової інфраструктури країни. Зокрема, були зруйновані або пошкоджені: доки, крани, склади, транспортні системи.

Також були затоплені або пошкоджені судна, які знаходилися в портах.

Окупація російськими військами частини території України призвела до того, що порти, розташовані на цих територіях, перестали функціонувати. Це стосується портів Херсона, Бердянська, Маріуполя та інших.

Мінна небезпека в морі, створена російськими військами, ускладнює навігацію в акваторії Чорного та Азовського морів. Це також ускладнює роботу портів, розташованих на узбережжі цих морів.

Небезпека від ракет і безпілотних апаратів, які запускаються російськими вій-

ськами, також створює ризики для роботи портів.

Стимувальним чинником для портової галузі залишаються деякі правові акти, прийняті у довоєнний період. Зокрема згідно з документом «Стратегія розвитку Одеської області на період 2021-2027 роки», основними проблемами розвитку морегосподарського комплексу регіону залишаються: відсутність чіткої спеціалізації морських портів за видами вантажів, що призводить до їх неефективної перевалки; неякісна система комунікацій та зворотного зв'язку між органами управління, підприємствами та користувачами транспортних послуг; недостатньо розвинута транспортна інфраструктура в морських портах та на акваторіях [10].

Для вирішення цих проблем ще до війни пропонувалося акцентувати увагу на розвитку технічної складової забезпечення розвитку (переобладнання та розширення причалів, модернізація глибоководних причалів) та якості транспортно-логістичних послуг (забезпечення конкурентоздатної логістики та мультимодального сполучення портів з логістичними центрами країни). При цьому управлінська складова, яка включає в себе формування ефективної системи управління, має бути виведена з тіні [11, с. 298]. Якщо подивитися на криву змінних економічних показників, що відбулися в портовій інфраструктурі України в результаті російської агресії, то можна побачити, що, з одного боку, ця крива є негативною, оскільки вона показує, що портова інфраструктура України зазнала значних руйнувань. З іншого боку, ця крива має певний позитивний вектор, оскільки демонструє, що Україна вже розпочала процес відновлення портової інфраструктури.

Майбутнє портової інфраструктури та портів України після війни буде визначатися певними об'єктивними факторами, які мають бути враховані вже зараз: завершення воєнного стану та відновлення контролю над усіма українськими територіями дозволить відновити роботу портів, розташованих на тимчасово окупованих територіях, і покращити безпеку роботи портів, розташованих на узбережжі Чорного та Азовського морів, зміною геополі-

тичної ситуації в регіоні. Зниження напруженості між країнами може призвести до зростання обсягів торгівлі через українські порти. Але відсутність будь-яких об'єктивних критеріїв прогнозування завершення війни робить необхідним запровадження певних правових регуляторів під час війни саме як особливого правового режиму, а не загального порядку здійснення господарської діяльності. Фактично це означає потребу запровадження у Законі України «Про морські порти України» спеціальної глави щодо функціонування галузі у воєнний час.

Не можна ігнорувати також потребу розвитку мультимодальних перевезень. Мультимодальні перевезення дозволяють зменшити залежність від водного транспорту та підвищити гнучкість логістики у економіці в цілому.

Загалом, можна прогнозувати, що портова інфраструктура України після завершення війни – за умови запровадження гнучких механізмів функціонування галузі під час війни – може стати більш сучасною та ефективною. Порти можуть виступити найважливішим елементом української економіки та забезпечать більшу безпеку та надійність міжнародної торгівлі.

Для цього потрібні певні заходи державної підтримки під час воєнного стану, які матимуть поточний ефект, але й дозволять реалізувати економічні очікування інвесторів у майбутньому завдяки розумінню здатності держави розробляти та впроваджувати дієву економічну політику в складних умовах.

Інвестування в модернізацію портової інфраструктури на основі принципу першочерговості заходів капіталовкладення, що забезпечують функціонування економіки під час війни. Це має включати цільове будівництво, а також впровадження новітніх технологій у тій частині портової інфраструктури, яка є елементом функціонування воєнної економіки та безпекової складової логістики в цілому.

Розвиток мультимодальних перевезень також потребує спеціальних економіко-правових заходів, у тому числі в частині створення спільних коридорів безперешкодного транзиту української аграрної та іншої продукції в порти Європи. Це

потребує не лише будівництво терміналів для інтермодальних перевезень та розвиток зв'язків між портами та іншими видами транспорту, але й встановлення контролю держави України за цільовим використанням відповідних коридорів суб'єктами господарювання України, особливо великим бізнесом. Останнє вимагає запровадження спеціальних заходів відповідальності до порушників міждержавної дисципліни транспортних коридорів.

Підтримання ролі українських портів у міжнародній торгівлі під час війни стає важливим завданням Української держави, що потребує визначеності у стратегії функціонування морської галузі України під час війни. На жаль, така стратегія не розроблена Урядом України ані для портової галузі, ані для економіки України в цілому.

Згідно зі звітом Комісії до Європейського парламенту, Ради, Європейського економічного та соціального комітету та Комітету регіонів країна не має повного контролю над своєю береговою лінією через війну. Україні все ще потрібно впровадити законодавство, яке відповідає Регламенту ЄС щодо портових послуг. Як прапорна держава, Україні слід продовжувати зусилля і приймати необхідні заходи для покращення якості свого флоту. Україні слід продовжувати працювати над виконанням умов для визнання свідоцтв про навігацію екіпажів в ЄС відповідно до Директиви (ЄС) 2017/2397. Додаткове законодавство щодо функціонування ринку, доступу до професії, систем інформації про ріки та небезпечних вантажів все ще потрібно прийняти та впровадити [12, с. 119].

Отже, міркуваннями щодо генези портової інфраструктури України під час війни є:

1. Необхідність правових вдосконалень для підвищення ефективного управління портовою інфраструктурою. Це включає в себе впровадження дієвих механізмів управління портовим господарством, розпорядження та використання стратегічною інфраструктурою, а також впровадження тимчасових актів співробітництва з країнами-партнерами на період воєнного часу, вдосконалення контрольних заходів між державними та приватними

суб'єктами, здатних забезпечити баланс інтересів учасників під час війни.

2. Слід виділяти два основні етапи функціонування портової інфраструктури України у період війни: перший етап правової невизначеності щодо перспектив галузі в умовах російської агресії проти України та другий період стабілізації суспільно-правових відносин під час війни, обумовлених звільненням правобережжя України та утворенням передумов для проведення програмованої державно-правової політики на найближчий час як елемент воєнної економіки.

3. Виклики, які постають перед портовою інфраструктурою України в умовах воєнного стану: забезпечення державної таємниці у контексті інформації про функціонування портової інфраструктури як вагомого чинника оборонної та економічної безпеки держави під час війни, створення організаційно-управлінських умов функціонування портової галузі на підставі підпорядкування рішень адміністрації морських портів наказам військового командування, правове стимулювання суб'єктів господарювання для відновлення роботи портів, пошкоджених або знищених внаслідок російського вторгнення, забезпечення безпеки роботи портів в умовах мінної небезпеки та ракетних обстрілів, переорієнтація вантажопотоку з морських портів, розташованих на тимчасово окупованих територіях, на інші порти України, розвиток мультимодальних перевезень, які дозволять зменшити залежність економіки України від водного транспорту та оптимізувати логістичні потоки з урахуванням потреб та умов війни.

4. Можна виділити наступні орієнтири в правовому стимулюванні портової діяльності на період до завершення війни: регламентація інвестування в розвиток та модернізацію портової інфраструктури в інтересах забезпечення функціонування портів в умовах воєнної загрози; стимулювання мультимодальних перевезень; державна підтримка українських портів у функціонуванні стратегічної інфраструктури.

Висновки. Отже, розгляд питання стану портової інфраструктури України в розрізі наявних можливостей полягає в тому, щоб оцінити, які можливості має

Україна для відновлення та розвитку своєї портової інфраструктури, не зважаючи на воєнний стан та морську блокаду. Для успішного розвитку портової інфраструктури України в умовах війни необхідними є ряд заходів, які можуть допомогти подолати ці виклики: приведення законодавства про морські порту у відповідність з потребами функціонування воєнної адміністрації та зменшення ризиків оборонного та економічного характеру під час війни, регламентація порядку фінансування робіт з відновлення портової інфраструктури; впровадження заходів безпеки, які дозволять зменшити ризики для роботи портів в умовах воєнного стану; розробка механізмів переорієнтації вантажопотоку на мультимодальні перевезення; укладання міжнародних угод щодо міжнародної підтримки портової галузі України на постійній основі на період війни; правове стимулювання надання портових послуг на основі не лише прямого державного замовлення портових послуг, державного страхування та кредитування суб'єктів портової галузі, але й з укладанням договорів про спільну діяльність (державно-приватне партнерство), здатні гарантувати суб'єктам господарювання проведення безпекових заходів щодо захисту майна та створення гарантій швидкого відновлення приватної інфраструктури, задіяної у портовій галузі під час війни.

Список використаної літератури:

1. Мірошник Р.О., Баглай І.Є. Проблеми ринку зернових культур в Україні та шляхи їх вирішення. *Економіка та суспільство*. 2022. Вип. № 39.. 6 с. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1358/1312>.
2. Андрущенко С. В. Режим морського порту: генеза міжнародно-правового забезпечення. *Lex portus*. 2018. № 1 (9). С 105-114.
3. Савіна Н. Б. Інфраструктура логістичних процесів економічної діяльності [Електронний ресурс]. URL: www.nbuv.gov.ua.
4. Ключєва Є.М. Портові збори та плати в портах України та Європи: їх правове значення. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 8. С. 185-187.
5. Власова В.П. Портові збори в морських портах України. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2014. Вип. № 2, С. 431-435. URL: <http://global-national.in.ua/archive/2-2014/86.pdf>
6. Прес-реліз. Що не так з портовими зборами в Україні і як зробити їх конкурентними? URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2017/09/6/628700/>
7. Макаренко М.В., Шайхатдинов А.З. Развитие портовой инфраструктуры как основной составляющей логистического потенциала. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. 2016. Вип. № 14. С. 244-246.
8. Шевчук О.А., Гайванович Н.В. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку морських вантажних перевезень в Україні та світі.: Економічний вісник НТУУ «Київський політехнічний інститут». 2023 Вип. № 25. DOI: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.25.2023.278603> URL: <https://ev.fmm.kpi.ua/article/view/278603/273274>
9. Інфраструктурний день 2023. Підсумки щорічного заходу URL: <https://ua.sudohodstvo.org/infrastrukturnyj-den-2023-pidsumky-shhorichnogo-zahodu/>
10. Стратегія розвитку Одеської області на період 2021-2027 роки: веб сайт. URL: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2020/05/1.strategiya-rozvytku-odeskoyi-oblasti-na-period-2021-2027-roku.pdf>
11. Чернишова Л.І. Яковенко О.І. Впровадження нової моделі управління «Порт-лендлорд» та інноваційних заходів як основних важелів розвитку портової інфраструктури. *Наукові перспективи*. 2022. Вип. № 5. С. 294-307. URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/np/article/view/1653/1651>
12. COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Ukraine 2023 Report Accompanying the document Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions 2023 Communication on EU Enlargement policy Brussels. URL: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2023-11/SWD_2023_699%20Ukraine%20report.pdf
13. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / [О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.О. Котлубай та ін.]; за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного. Одеса: ФОП Грін Д.С., 2014. 442 с.
14. Економіко-правові засоби стимулювання експорту в Україні на євроорієнтованих засадах: монографія / [О.П. Подцерковний, О.М. Кібік, К.А. Возняковська, В.О. Котлубай та ін.]; за ред. О.П. Подцерковного, О.М. Кібік. Одеса: Фенікс, 2017. 284 с.

Podtserkovnyi O. The issue of legal provisions for port economy in the conditions of war

The article examines the problems of legal support for the operation of the port industry in wartime conditions, the state of the port infrastructure of Ukraine in the conditions of a naval blockade by the aggressor, and urgent legal improvement measures that can contribute to the transfer of the port industry to the rails of wartime.

The author of the article singles out two main stages of the operation of the port infrastructure of Ukraine during the war years: the first stage of legal uncertainty regarding the prospects for the development of the industry in the conditions of Russian aggression against Ukraine and the second stage of stabilization of social and legal relations during the war years, caused by the liberation of Right Bank Ukraine and the creation of prerequisites for the implementation of the programmed state and legal policy for the near future as an element of the wartime economy.

The main challenges faced by the port infrastructure of Ukraine in the conditions of martial law are highlighted: ensuring state secrecy in the context of information on the functioning of the port infrastructure as a significant factor in the state's defense capability and economic security during wartime; creation of organizational and management conditions for the operation of the port economy based on the subordination of the decisions of the seaport administration to the orders of the military command, legal stimulation of business entities to restore the operation of ports damaged or destroyed as a result of full-scale invasion of the Russian Federation, ensuring the safety of port operations in conditions of mine danger and missile attacks, reorientation of cargo flow from sea ports located in temporarily occupied territories to other ports of Ukraine, development of multimodal transportation, which shall reduce the dependence of the Ukrainian economy on water transport and optimize logistics flows taking into account needs and conditions of war.

Specific trends that can be expected in the near future before the end of the war have been clarified: regulation of investments in the development and modernization of port infrastructure exclusively in the interests of ensuring the functioning of ports in conditions of military threat; development of multimodal transportation; growing role of Ukrainian ports in international trade.

A number of measures are proposed that can help overcome these challenges: bringing the legislation on seaports into line with the needs of the functioning of the military administration and reducing the risks of a defense and economic nature during the war, regulating the financing of works to restore the port infrastructure; implementation of security measures that will reduce risks for the operation of ports under martial law; development of mechanisms for reorientation of cargo flows, implementation of security measures that will reduce risks for the operation of ports in martial law conditions; development of mechanisms for reorientation of cargo flow to multimodal transportation; conclusion of international agreements regarding international support of the port economy of Ukraine on a permanent basis during the war; legal stimulation of the provision of port services, which is based not only on direct state ordering of port services, state insurance and crediting of entities of the port economy, but also on the conclusion of agreements on joint activities (public-private partnership), which can guarantee economic entities the implementation of measures security measures to protect property and create guarantees for the rapid recovery of private infrastructure involved in the wartime port industry

Key words: *sea ports, port infrastructure, maritime law, port fees, water transport, cargo transportation, martial law, wartime economy, economic security, state order an procurement, state insurance, state guarantees, state support.*