

Література:

1. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12 травня 2015 № 389-VIII. *Відомості Верховної Ради*. 2015. № 28. Ст. 250.
2. Про Національну Поліцію: Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 40–41. Ст. 379.
3. Науково-практичний коментар Закону України «Про Національну поліцію» / Кол. авт.; кер. авт. кол. д.ю.н., доц. Т.П. Мінка. Дніпро : Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2017. С. 216.
4. Про внесення змін до законів України «Про Національну поліцію» та «Про Дисциплінарний статут Національної поліції України» з метою оптимізації діяльності поліції, у тому числі під час дії воєнного стану: Закон України від 15.03.2022 № 2123-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2123-20#Text>. (дата звернення 27.08.2022).
5. Бочок О.І. Адміністративно-правові засади, застосування поліцейських заходів примусу: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.07. Київ, 2021. 19 с.
6. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод., допов. та CD)/уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. К.; Ірпінь: ВТФ «Перун», 2009. 1736 с.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-21>

**АНАЛІЗ РОЗШИРЕННЯ МОЖЛИВОСТЕЙ ПОРТІВ
ПРИДУНАВ'Я В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

Бугасєва Світлана Вікторівна

*кандидат технічних наук, доцент,
т.в.о. зав. кафедри «Морські і річкові порти, водні шляхи
та їх технічна експлуатація»,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Калюжна Валентина Євгенівна

*доцент кафедри «Морські і річкові порти, водні шляхи
та їх технічна експлуатація»
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Сьогодні відбулося різка зміна основних факторів забезпечення стабільної роботи морських портів. Після широкомасштабного вторгнення російських

Наведені причини змін таких показників роботи портів, як вантажообіг, структура переробки вантажів потребують більш детального аналізу, результати якого мають бути обґрунтовані та відображені у даній роботі.

Якщо частка дунайських портів в експортній перевалці в Україні у 2018-2021 роках, варіювалася в межах 2-4% або 2,6-3,6 млн т вантажів, то за останні півроку Україні вдалося збільшити вантажообіг цих портів у 50 разів – з 30 000 тон на місяць до 1,7 млн. тон. . Обсяг експорту через згадані порти максимальний за рахунок зростання питомої ваги зерна. Історично частка зерна у загальних обсягах перевалки цих портів була незначною, а сьогодні вони вимушені переорієнтувати свої потужності під даний вантажопотік. Частка зернових у перевезеннях вантажів зросла з 12% до 81% з початку 2022 року. Нині порти українського Придунав'я – Ізмаїльський, Усть-Дунайський, Ренійський залишаються альтернативними шляхами вітчизняного експорту.

Динаміка збільшення вантажообігу є суттєвою. Якщо в березні 2022 року порти обробляли на експорт тільки 16,5 тис. тон агропродукції, то вже в липні показник склав майже 1,4 млн тон. При тому, що нинішня пропускна спроможність українських дунайських портів недостатня, а їхній наявний флот потребує серйозного поповнення й модернізації, перспективи в них великі. За умови системних інвестицій та виконання програми з модернізації портів на Дунаї можливо збільшити їхню потужність до 25 млн тон вантажів на рік.

На прикладі Ренійського морського порту , який розташований на лівому березі річки Дунай за 63 милі від гирла річки можливо відмітити різкий стрибок у динаміці розвитку вантажообігу за останні 3 роки. Проектна потужність порту складає 7,7 млн тон. при 33 вантажних причалів, загальною довжиною вантажного причального фронту 3,95 км. За даними АМПУ у 2020 році порт у Рені скоротив вантажообіг у порівнянні з 2019 роком на 38,4% – до 786 тис. тон. Частка порту у вантажообігу морських портів України тоді становила 0,5% проти 0,8% у 2019 році. Тоді як вантажообіг Ренійського порту у 2021 році зріс на 74,3% Частка порту у загальному вантажообігу морпортів України становила 0,9%. При цьому, перевалка транзитних вантажів зросла на 67,5% – до 1,28 млн. тон, експортних – у 9,1 рази, до 60,9 тис. тон, імпорتنих – у 2 рази, до 26,6 тис. тон. Перевалка наливних вантажів збільшилася у 2,7 раза – до 60,9 тис. тон. Перевалка насипних вантажів збільшилася на 68,2% – до 1,24 млн. тон. Перевалка товарно-штучних вантажів зросла у 2,7 раза – до 67,1 тис. тон. За січень 2022 року вантажообіг в морському порту Рені став найкращим по показникам в порівнянні із останніми роками. Портовими операторами в перший місяць 2022 року перевантажено 217,8 тис. тон вантажів, що втричі вище аналогічного періоду 2021 року.

Сьогодні, Україна розширює акваторію портів на Дунаї: уряд планує збільшити пропускну здатність портів Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ. Це пов'язано з тим, що за попередні пів року вантажообіг цих портів зріс із 30 тон на місяць до майже 2 млн тон, тобто у понад 50 разів. При цьому проектна пропусканна здатність дунайських портів значно вища за їхні поточні показники:

- порт Ізмаїл – 8,5 млн т;
- порт Рені – 8 млн т;
- порт Усть-Дунайськ – 4 млн т.

Таким чином вимагають негайних рішень такі питання, як підвищення пропускну здатності. А це тісно пов'язано із проведенням днопоглиблювальних робіт як на підхідних каналах, в операційних акваторіях так і у кордонів вантажних причалів. На даний час по водному шляху через устя Бистре проходять судна із осадкою у вантажу до 3,9 м. із вантажопідйомністю до 2 тис. тон. А при досяжності паспортних глибин, до 7,2 м. вантажопідйомність суден зростає до 5 тис. тон. Заходи із поглиблення дна біля кордону причалів портів планується виконувати силами АМПУ.

Саме на дунайські порти припадають 30% українського експорту у воєнний час, зазначили в Міністерстві інфраструктури. З них вантажі прямують річкою до Румунії у порт Констанца, звідки їх везуть морем в інші країни. Річковий вантажообіг зростає. У квітні обробка вантажів у дунайських портах з початку війни зросла вчетверо до 850 тис тон. Це 15% товарообігу в мирний час. В умовах радикальних змін геополітичної, воєнно-політичної та економічної обстановки в Україні виникла потреба в оновленні об'єктів портової інфраструктури. З метою стабілізації та забезпечення оптимальних умов функціонування транспортного сектору України органи державної влади на період дії правового режиму воєнного стану запровадили низку першочергових заходів до реалізації інфраструктурних проектів, тобто: із збільшення глибин біля причалів портів Дунайського кластеру, що дозволить приймати судна більшого дедвейту; розвиток автоматизованих навігаційних систем; реконструкція причалів та будівництво нових складських терміналів згідно планів розвитку портів.

Модернізувати інфраструктуру морських портів Придунав'я означає підвищити їх конкурентоспроможність, збільшити кількість підприємств що надають послуги у вказаних портах, збільшити зв'язки з іншими портами, диверсифікувати стивідорів.

Література:

1. ДЕРЖАВНІ БУДІВЕЛЬНІ НОРМИ УКРАЇНИ Гідротехнічні, енергетичні та меліоративні системи і споруди, підземні гірничі виробки Гідротехнічні споруди. основні положення ДБН В.2.4-3:2010
2. Національна рада з відновлення України від наслідків війни Проект Плану відновлення України Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури. Липень 2022 р.
3. А. М. Огороков, Р. В. Вернигора, Ю. І. Огороков, О. О. Чернова. Концепція створення та розвитку гуманітарних хабів в Україні в умовах військової агресії. Транспортні системи та технології перевезень. Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. Вип. 23. 2022 р.
4. Ісаченко, О. Зберегти та забезпечити: як змінилася логістика України під час війни / О. Ісаченко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mind.ua/openmind/20241674-zberegiti-tazabezpechiti-yak-zminilasya-logistika-v-ukrayini-pidchas-vij>
5. Шевченко, В. Логістика війни. Як змінились вантажні перевезення в Україні / В. Шевченко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezheniya-naperevezennya-50231625.html>
6. Власова В.П., Тарновська І.П. Розвиток дунайських морських портів у контексті євроінтеграції причорноморського регіону. Збірник Причорноморські економічні студії. Випуск 53. 2020. С. 62-68.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-22>

**ТРАНЗИТНІ МОЖЛИВОСТІ КЛАЙПЕДИ:
БАЛАНСУВАННЯ МІЖ ЕКОНОМІЧНИМИ ВИГОДАМИ
ТА ІМПЕРАТИВАМИ БЕЗПЕКИ**

Ганус Сергій Олексійович

*старший викладач кафедри модерної історії України
та зарубіжних країн*

*ДВНЗ «Ужгородський національний університет»
м. Ужгород, Україна*

Після створення 3 червня 1991 р. урядом вже незалежної Литви державного підприємства «Дирекція Клайпедського державного морського порту» [1] постало завдання перетворити його у широко відчинену світові морську браму, адже Литва не мала інших подібних гаваней для розвитку портового господарства. У процесі докорінної модернізації Клайпеди порт