

- 8252/05 та No. 18454/06) від 19 жовт. 2012 р. Case of Catan and Others v. Moldova and Russia. Retrieved from: <https://hudoc.echr.coe.int/fre#%22itemid%22:%22001-114082%22%22%7D>.
22. Rishennia Yevropeiskoho sudu z prav liudyny u spravi "Cyprus v. Turkey" [Judgment of the European Court of Human Rights in the case "Cyprus v. Turkey"] (zaiava No. 25781/94) від 10 трав. 2001 р. Case of Cyprus v. Turkey Retrieved from: <https://hudoc.echr.coe.int/eng-press#%22itemid%22:%22001-59454%22%22%7D>.
 23. Rishennia Yevropeiskoho sudu z prav liudyny u spravi "Ilaşcu and Others v. Moldova and Russia" [Judgment of the European Court of Human Rights in the case "Ilaşcu and Others v. Moldova and Russia"] (zaiava No. 48787/99) від 08 лyp. 2004 р. Case of Ilaşcu and Others v. Moldova and Russia. Retrieved from: <https://hudoc.echr.coe.int/fre#%22itemid%22:%22001-61886%22%22%7D>.
 24. Rishennia Yevropeiskoho sudu z prav liudyny u spravi "Ivanţoc and Others v. Moldova and Russia" [Judgment of the European Court of Human Rights in the case "Ivanţoc and Others v. Moldova and Russia"] (zaiava No. 23687/05) від 15 lyst. 2011 р., остаточно від 04 черв. 2012 р. Case of Ivanţoc and Others v. Moldova and Russia Retrieved from: <https://hudoc.echr.coe.int/fre#%22itemid%22:%22001-107480%22%22%7D>.
 25. Rishennia Yevropeiskoho sudu z prav liudyny po spravi "Loizidou v. Turkey" [Judgment of the European Court of Human Rights in the case "Loizidou v. Turkey"] (zaiava No. 40/1993/435/514) від 28 лyp. 1998 р. Case of Loizidou v. Turkey. Retrieved from: <https://hudoc.echr.coe.int/eng#%22itemid%22:%22001-58201%22%22%7D>.
 26. Rishennia Yevropeiskoho sudu z prav liudyny po spravi "Pishchalnikov v. Russia" [Judgment of the European Court of Human Rights in the case "Pishchalnikov v. Russia"] (zaiava No. 7025/04) від 24 veres. 2009 р., остаточно від 24 hrud. 2009 р. Case of Pishchalnikov v. Russia. Retrieved from: <https://hudoc.echr.coe.int/rus#%22fulltext%22:%227025/04%22,%22documentcollectionid%22:%22GRANDCHAMBER%22,%22CHAMBER%22,%22itemid%22:%22001-94293%22%22%7D>.
 27. Rishennia Yevropeiskoho sudu z prav liudyny u spravi "Soering v. The United Kingdom" [Judgment of the European Court of Human Rights in the case "Soering v. The United Kingdom"] (zaiava No. 14038/88) від 07 лyp. 1989 р. Case of Soering v. The United Kingdom. Retrieved from: <https://hudoc.echr.coe.int/fre#%22itemid%22:%22001-57619%22%22%7D>.
 28. Rishennia Yevropeiskoho sudu z prav liudyny u spravi "Z and Others v. the United Kingdom" [Judgment of the European Court of Human Rights in the case "Z and Others v. the United Kingdom"] (zaiava No. 29392/95) від 10 трав. 2001 р. Case of Z and Others v. the United Kingdom. Retrieved from: <https://hudoc.echr.coe.int/fre#%22itemid%22:%22001-59455%22%22%7D>.
 29. Tatarov, O.Yu. (2017). Zakonodavchi tendentsii u kryminalnomu protsesi Ukrainy [Legislative tendencies in the criminal process of Ukraine]. *Visnyk kryminalnoho sudochynstva*. Vyp 3. S. 70–81.
 30. Khakhanovskiy, V.H., Luhina, N.A., Tupchii, V.V. (2017). Osoblyvosti poriadku vyklyku ta povidomlennia pro pidozru osib, shcho перебувають у зоні АТО або на тмчасово окупованій території України [Peculiarities of the procedure for summoning and notifying about suspicion of persons located in the Anti-terrorist Operation zone or in the temporarily occupied territory of Ukraine]. *Mizhnarodnyi yurydychnyi visnyk: aktualni problemy suchasnosti (teorii ta praktyka)*. Vyp 1 (5). S. 87–92.
 31. Khrystova, H.O. (2019). Doktryna pozytyvnykh zoboviazan derzhavy u sferi prav liudyny [The doctrine of positive human rights obligations of the state]: dys. ... dok. yuryd. nauk: 12.00.01. Natsionalnyi yurydychnyi universytet imeni Yaroslava Mudroho. Kyiv. 498 s.
 32. Jeksterritorial'naja iurisdikcija gosudarstv-uchastnikov [Extraterritorial jurisdiction of States Parties]: inform.-temat. lis. / Sekretariat Yevrop. sudu z prav liudyny. Lystop. 2014. Retrieved from: https://www.echr.coe.int/Documents/FS_Extra-territorial_jurisdiction_RUS.pdf.

DOI <https://doi.org/10.51647/kelm.2020.3.1.18>

ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАКОНОДАВСТВА ЩОДО РЕГУЛЮВАННЯ УПРАВЛІННЯ ПОРТОВИМ ГОСПОДАРСТВОМ

Наталія Аягут

ад'юнкт кафедри господарсько-правових дисциплін

Донецького юридичного інституту Міністерства внутрішніх справ України

(Маріуполь, Донецька область, Україна)

ORCID ID: 0000-0003-1357-6853

Анотація. У науковій статті досліджено особливості управління морським портом у різних країнах світу. Проаналізовано відмінні підходи та концепції з управління, які застосовуються у економічно розвинених країнах: Сполучених Штатах Америки (далі – США), Китаї, Великобританії. Визначено сучасні тенденції у сфері управління портовим господарством. Встановлено основні проблемні питання щодо організації управління портовим господарством у розглянутих країнах. У результаті виділено напрями поліпшення законодавства щодо регулювання управління портовим господарством в Україні.

Встановлено, що найпоширенішою моделлю управління портом у вказаних вище країнах є модель «порт-лендлорд». Згідно з цією моделлю, портові органи виступають як регулюючий орган і як орендодавець, тоді як портові операції (особливо обробка вантажів) здійснюються приватними компаніями (The World Bank, 2007: 83). Водночас є різні варіанти використання цієї моделі, які суттєво відрізняються один від одного.

У результаті дослідження визначено проблемні аспекти, з якими стикаються зазначені країни у галузі управління морськими портами. Основним проблемним аспектом у США та Великобританії, описаним у наукових працях зарубіжних дослідників, є відсутність належного контролю за якістю портових послуг, а також належної організації державного контролю над портовим сектором взагалі.

Вищезазначені проблемні аспекти, а також позитивні тенденції в системі управління портами у розглянутих країнах повинні бути враховані на наступних етапах портової реформи, яка зараз відбувається в Україні, для того, щоб з огляду на міжнародний досвід уникнути помилок у побудові внутрішньої системи управління морськими портами.

Тому в результаті дослідження було визначено напрями вдосконалення законодавства щодо регулювання управління портами в Україні.

Ключові слова: морський порт, портове управління, інтеграція морських портів, якість портових послуг, користувачі порту.

COMPARATIVE LEGAL CHARACTERISTICS OF THE LEGISLATION ON REGULATION OF PORT MANAGEMENT

Natalia Ayahut

Adjunct at the Department of Economic Law Disciplines

Donetsk Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine (Mariupol, Donetsk region, Ukraine)

ORCID ID: 0000-0003-1357-6853

The aim of this article is to examine the features of seaport management in different countries. In order to identify current trends in port management, the various approaches and concepts used by economically developed countries, such as the United States (hereinafter – the United States), China, Great Britain, are analyzed.

It is established that the most common model of the Port Administration Models in the countries listed above is the landlord port model. Under this model, the port authority acts as regulatory body and as landlord, while port operations (especially cargo handling) are carried out by private companies (The World Bank, 2007: 83). At the same time, there are various options for using this model, which differ significantly from each other.

As a result of the study, the problematic aspects faced by the countries in question in the field of seaport management are identified. The main problematic aspect described in the scientific works of foreign researchers of the US and UK control systems is the lack of proper control over the quality of port services, as well as the proper organization of state control over the port sector in general.

The above-mentioned problematic aspects, as well as the positive trends in the port management system in the countries considered, should be taken into account at the next stages of the port reform that is currently taking place in Ukraine. In order to, using international experience, avoid mistakes in building a domestic seaport management system. As a result, the directions for improving legislation on the regulation of port management in Ukraine were identified.

Key words: seaport, port management, seaport integration, port service quality, port users.

CHARAKTERYSTYKA PORÓWNAWCZO-PRAWNA PRZEPISÓW REGULUJĄCYCH ZARZĄDZANIE GOSPODARKĄ PORTOWĄ

Nataliia Aiahut

adiunkt Katedry Dyscyplin Gospodarczo-Prawnych

Donieckiego Instytutu Prawnego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Ukrainy

(Mariupol, obwód doniecki, Ukraina)

ORCID ID: 0000-0003-1357-6853

W artykule naukowym zbadano specyfikę zarządzania portem morskim w różnych krajach świata. Przeanalizowano wyróżniające się podejścia i koncepcje zarządzania, które są stosowane w krajach rozwiniętych gospodarczo: Stanach Zjednoczonych (dalej – USA), Chinach, Wielkiej Brytanii. Określono współczesne trendy w zarządzaniu gospodarką portową. Określono główne problemy dotyczące organizacji zarządzania gospodarką portową w omawianych krajach. W wyniku podkreślono kierunki poprawy przepisów regulujących zarządzanie gospodarką portową na Ukrainie.

Ustalono, że najczęstszym modelem zarządzania portem w powyższych krajach jest model „port landlord”. Zgodnie z tym modelem władze portowe działają zarówno jako organ regulacyjny, jak i wynajmujący, podczas gdy operacje portowe (zwłaszcza obsługa ładunków) są przeprowadzane przez prywatne firmy (The World Bank, 2007, s. 83). Jednocześnie istnieją różne przypadki użycia tego modelu, które różnią się znacznie od siebie.

W wyniku badania zidentyfikowano problematyczne aspekty, z jakimi stykają się wspomniane kraje w zakresie zarządzania portami morskimi. Głównym problematycznym aspektem w Stanach Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii opisanym w pracach naukowych badaczy zagranicznych jest brak odpowiedniej kontroli jakości usług portowych oraz odpowiedniej organizacji kontroli rządowej nad sektorem portowym w ogóle.

Powyższe problematyczne aspekty, a także pozytywne tendencje w systemie zarządzania portami w rozważanych krajach, należy uwzględnić w kolejnych etapach reformy portowej, która obecnie ma miejsce na Ukrainie. Aby, korzystając z międzynarodowego doświadczenia, uniknąć błędów w tworzeniu wewnętrznego systemu zarządzania portami morskimi.

W związku z tym, w wyniku badań określono kierunki poprawy przepisów prawa w zakresie regulacji zarządzania portami na Ukrainie.

Słowa kluczowe: port morski, zarządzanie portem, integracja portów morskich, jakość usług portowych, użytkownicy portów.

Зараз в Україні триває реформа портового управління, новели якої мають бути продуманими та ефективними. Тому необхідно вивчити особливості та встановити проблемні питання та спосіб їх вирішення в організації управління морським портом на прикладі розвинених країн. А запозичений міжнародний досвід застосувати для створення належної нормативно-правової бази щодо регулювання управління українським портовим господарством.

З огляду на вибрану тематику основним джерелом інформації, що вивчалася у процесі дослідження, стали наукові роботи іноземних авторів, таких як: Тео Нотебум, Мен Сюй, Ентоні Т.Х. Чін, Вейвей Хуо, Лісхуй Ван та ін., які вивчали систему управління морським портом Китаю; Джеральдіні Кнац, Крістофера Майкла Вільямса, які досліджували управління морським портом у США; Джейсона Моніуса, який працював над встановленням особливостей системи управління портом у Великобританії.

З аналізу думок науковців, які вивчали портове управління у **Китаї**, встановили, що характерними ознаками китайської системи управління портами є те, що воно: децентралізоване, але здійснюється в межах єдиного планування; відбувається із залученням місцевої влади; розвивається в напрямках політики кооперації портів у межах країни, а також міжнародної портової інтеграції.

Останню «сходінку» формування сучасної системи управління морським портом у Китаї науковці пов'язують із прийняттям Закону про порти 2004 року та відповідних «Правил експлуатації та управління портами». Зокрема, Тео Нотебум та ін. зазначають, що обидва законодавчі акти призвели до подальшої децентралізації управління портом у Китаї та відкрили шлях до процесів корпоративізації портових органів та впровадження сучасних принципів корпоративного управління у системі морського порту. До прийняття цього закону управління морським портом у Китаї характеризувалося централізованою планованою економічною системою із сильно централізованим прийняттям рішень (перша фаза – період 1979–1984 рр.), а потім спільним управлінням портом центральним урядом та органами місцевого самоврядування (друга фаза – період 1984–2004 рр.) (Notteboom et al., 2017: 193).

Мен Сюй та ін. надають подібну періодизацію: 1-й період – портове управління інтегроване і контролюване Міністерством зв'язку Китаю; 2-й період – спільне управління Міністерства зв'язку Китаю та місцевою портовою владою; 3-й період – управління портом здійснюється місцевим бюро адміністрації порту (local port administration bureau) (Xua et al., 2012: 19–21).

З огляду на високий рівень розвитку портового управління в Китаї можна уявити вищезазначену періодизацію як «криву прогресу», де «начальною точкою» є централізоване управління портовим господарством з боку Міністерства зв'язку Китаю, а наступними «точками», що призвели до змін у побудові «кривої»: залучення місцевої влади до управління портами, а потім подальша децентралізація та запровадження сучасних принципів корпоративного управління. Але, незважаючи на прогресивність вибраного підходу і гарні показники роботи китайських морських портів, у системі управління ними є певні недоліки.

З цього приводу Вейвей Хуо та ін. зазначають, що з розвитком портового управління (в тому числі політики відкритих дверей) у Китаї відбувалося їх швидке будівництво та розширення, що призвело до жорсткої конкуренції та надмірної продуктивності портів, тому уряди розробили низку схем на національному чи місцевому рівнях для заохочення портової кооперації: усередині порту та між портами. Тому портова кооперація – це явище, яке часто трапляється у портовій системі Китаю (Huo, 2018: 69).

Проблему конкуренції сусідніх портів у Китаї вчені пропонують також вирішувати з допомогою функціональної диференціації. Так, Лісхуй Ван та ін. називають функціональну диференціацію у сусідніх портах (деякі порти зосереджені на зовнішній торгівлі, тоді як інші – на внутрішній) та стійкість новим етапом розвитку китайської контейнерної портової системи, тоді як єдине державне планування та закономірності ринкової економіки мають попередити уникнення дублювання будівництва портів у межах одного кластера (Wang et al., 2017: 14–15).

Зазначимо, що основним законом щодо регулювання управління портовим господарством у Китаї є Закон про порти 2004 року. Але для того щоб вирішити проблеми, що виникають у галузі, в політиці уряду Китаю з'являються відповідні ініціативи, зокрема ініціатива «One Belt, One Road» (OBOR), у перекладі «Один пояс, одна дорога», яка полягає у розвитку економічного співробітництва від західної частини Тихого океану до Балтійського моря і у подоланні вузького проходу в Азію через інвестиції в інфраструктуру (Notteboom et al., 2017: 191). Також приймаються: акти планування, угоди про співробітництво, огляди щодо доцільності кооперації та інші подібні документи (Huo, 2018: 61).

Отже, наявність єдиного галузевого закону не зупиняє нормотворчої діяльності китайського уряду щодо вирішення проблем управління портовим господарством. У разі необхідності приймаються додаткові акти регулювання. В межах вирішення питання кооперації портів це переважно акти планування та огляди доцільності.

Далі розглянемо систему управління портом у США. Так, найбільш типовою для портової системи США є модель управління портом «порт-лендлорд», а місцева власність є найпоширенішою формою власності на американські морські порти.

Залежно від ролі портових операторів у портових операціях у США виділяють дві основні категорії портів:

1. Операційний порт: порт, в якому портова влада будує пристані, володіє кранами та вантажно-розвантажувальним обладнанням та наймає працівників для переміщення вантажів, при цьому стивідор, або компанія з управління трудовими ресурсами, наймає докерів для підйому вантажу між судном і причалом, де працівники порту підбирають його і доставляють до місця зберігання.

2. «Порт-лендлорд»: порт, в якому портовий орган є власником пристані, яку він потім здає в оренду оператору терміналу (як правило, стивідорній компанії). Оператор вкладає кошти у вантажно-розвантажувальну

техніку (навантажувачі, крани тощо), наймає докерів для роботи з такою ліфтовою технікою та укладає договори з океанськими перевізниками для розвантаження та завантаження вантажних суден.

3. Порти іноді можуть поєднувати в собі елементи операційного порту та порту-лендлорд (United States Environmental Protection Agency, 2019).

Особливості портової системи та системи права щодо регулювання управління портовим господарством у США пов'язані з федеральним характером їх Конституції. Тут, на відміну від багатьох країн, немає національного портового органу. І повноваження поширюються на всіх трьох рівнях: федеральному, рівні штату та місцевому (Sherman). При цьому серед науковців спостерігається різниця думок навколо питання щодо ролі федерального уряду в управлінні портами.

Зокрема, Джеральдіна Кнац, дослідивши зміни в управлінні портом, що відбувалися протягом 2007–2016 років у США, відзначає, що останніми тенденціями у цих змінах є посилення ролі державного та федерального уряду і виділяє кілька факторів, які стали причиною для дискусій про зміни в управлінні деяких портів у США: 1) втрата обсягів вантажу або частки ринку; 2) хижацька практика ціноутворення для спонукання клієнта переводити вантаж з одного порту в інший у межах одного регіону; 3) стурбованість щодо дублювання інвестицій або засобів для залучення того ж бізнесу; або 4) питання управління, які підвищують підзвітність, або проблеми щодо прозорості (Knatz, 2016).

Крім того, науковці акцентують на необхідності формування політики щодо портів так, щоб вона була вигідною для місцевої громади. Наприклад, Крістофер Майкл Вільямс вважає, що слід включати у визначення портового управління елемент відповідальності перед громадою: «Зрештою, керівний орган несе відповідальність перед керівництвом громади та урядом вищого рівня стосовно управління державним активом так, щоб приносити користь регіону» (Williams, 2018: 33).

Відповідно до вищезазначеної особливості правової системи США, в тому числі щодо регулювання управління портовим господарством, сприяють виникненню двох негативних факторів: відсутності належного контролю за якістю портових послуг на федеральному рівні і недостатнього забезпечення «соціального складника» (мається на увазі діяльність порту на користь регіону). Вирішенням питання могло б стати прийняття єдиного федерального закону з цих питань. Зі встановленням повноважень федеральних органів щодо контролю за якістю послуг, регулювання ринку портових послуг, забезпечення соціального складника. З іншого боку, є ризик завищення ролі федерального уряду.

Великобританія має сильну розвинену економіку, в цій країні широко застосовується практика приватних портів. Зокрема, порти у Великобританії перебувають у приватній, муніципальній або трастовій формі власності. Усі три моделі є відкритими для ринку і працюють незалежно як самостійні, самофінансовані підприємства, вільні від систематичної підтримки уряду чи субсидій (The British Ports Association). Трастові порти діють на комерційній основі, як правило, без поточної фінансової підтримки державного сектору, але не мають акціонерів. Надлишки реінвестуються у порт на користь зацікавлених сторін, у тому числі користувачів порту, місцевих громад та уряду (Department of transport UK, 2018).

Нормативно-правові акти щодо регулювання управління господарською діяльністю морського порту у Великобританії видаються переважно у формі «статутних інструментів» – UK Statutory Instruments. Це форма законодавства, яка дозволяє згодом набути чинності або зміни положень парламентського закону без необхідності прийняття нового закону. Вищезазначені акти регулюють питання забезпечення охорони портових об'єктів, надання портових послуг та інші (UK Parliament).

Правила надання портових послуг та загальні правила фінансової прозорості портів у Великобританії докладно визначаються у «статутному документі» – «Правила портових послуг 2019», в якому застосовуються дискреційні та обов'язкові елементи, визначені в Регламенті Європейського Парламенту та Ради ЄС від 15 лютого 2017 року № 2017/352.

Відзначимо наявність сформованої правової бази та застосування сучасних методів портового управління у Великобританії. Незважаючи на це, в управлінні англійським портовим господарством виділяють певні недоліки. Зокрема, Джейсон Моніос називає портову систему Великої Британії високоприватизованою (майже 69% тоннажу обробляються портами, якими володіють або управляють приватні компанії) і зазначає, що основна стурбованість полягає у визначенні того, хто має здійснювати моніторинг потужності та якості обслуговування портового сектору, включаючи те, як керувати способами взаємодії зацікавлених сторін порту (Monios, 2015: 79).

З чого виходить, що у Великобританії, так само як і у США, стикаються з проблемою правильної організації контролю з боку державних органів. Передумовою виникнення якої, можливо, стала державна політика невтручання в приватну господарську діяльність та безпідставного розширення контролюючих функцій державних портових органів.

Отже, з огляду на вищезазначене, можемо зробити висновок, що в межах реформи управління морським портом нормативно-правове забезпечення відіграє важливу роль. На підставі вивчення досвіду розглянутих у процесі дослідження країн було виокремлено основні аспекти організації управління морським портом. Деякі з них мають позитивний вплив на діяльність портів: автономність, самофінансування портових органів та реінвестиційна практика, децентралізація портової влади; розвиток інтеграції портів, у тому числі міжнародної. Інші потребують виправлення: необхідність встановлення контролю за якістю портових послуг, низький рівень відповідальності перед місцевою громадою.

Це дозволило виділити такі напрями поліпшення законодавства щодо регулювання управління портовим господарством в Україні, як:

- міжнародна інтеграція портів, у рамках якої слід створити нормативно-правові акти з єдиного планування щодо міжнародної інтеграції, поліпшити законодавство з питань укладення договорів (меморандумів) про співпрацю;
- розвиток внутрішньої кооперації або кластеризація портів. Для реалізації цього напряму слід на законодавчому рівні розробити програми та плани кооперації на підставі ефективної логістики, доповнити нормативно-правові акти, зокрема Стратегію розвитку морських портів України до 2038 року, відповідними пунктами;
- визначення ролі держави в портовому управлінні, зокрема внесення змін у чинні нормативно-правові акти, для визначення статусу АМПУ, доповнення функцій і повноважень зі збереженням необхідного балансу його ролі у діяльності порту, встановлення автономності.

Список використаних джерел:

1. Geraldine Knatz. How competition is driving change in port governance, strategic decision-making, and government policy in the United States. Project Number: 1.1f. Year: 2016. URL:
2. The World Bank (2007). Port Reform Toolkit. URL: ppiaf.org/pdf/modules/0...
3. Notteboom T., Zhongzhen Yang. Port governance in China since 2004: Institutional layering and the growing impact of broader policies. *Research in Transportation Business & Management*. 22. March 2017. Pages 184–200.
4. Liehui Wang, Theo Notteboom, Yui-yip Lau and Adolf K.Y. Ng. Functional Differentiation and Sustainability: A New Stage of Development in the Chinese Container Port System. *Sustainability*. 2017. URL: www.mdpi.com/journal/sustainability; DOI: 10.3390/su9030328.
5. Meng Xu, Anthony T.H. Chin. Port Governance in China: Devolution and Effects Analysis. *8th International Conference on Traffic and Transportation Studies Changsha, China, August 1–3, 2012. Procedia – Social and Behavioral Sciences*, No. 43. 2012. Pp. 14–23.
6. Monios J. Port governance in the UK: planning without policy. *Research in Transportation Business and Management*. March 2017. Pp. 78–88. DOI: 10.1016/j.rtbm.2016.10.006.
7. Ports Good Governance Guidance. URL: assets.publishing.service.gov.uk/system/file.
8. Rexford B. Sherman. Seaport Governance in the United States and Canada. URL: www.aapa-ports.org/governance_uscan.
9. Statutory Instruments – UK Parliament. URL: www.parliament.uk/commons-information-office.
10. United States Environmental Protection Agency. Ports Primer: 3.1 Port Operations.
11. UK Ports Industry. The British Ports Association.
12. Weiwei Huo, Wei Zhang, Peggy Shu-Ling Chen. Recent development of Chinese port cooperation strategies. *Research in Transportation Business & Management*. No. 26. 2018. Pp. 67–75.
13. Williams, Christopher M. A Study of Public Seaport Governance in the United States Doctor of Philosophy (PhD), dissertation, School of Public Service, Old Dominion University, 2018. DOI: 10.25777/wm9r-7r28. https://digitalcommons.odu.edu/publicservice_etds/12.

References:

1. Geraldine Knatz. How competition is driving change in port governance, strategic decision-making, and government policy in the United States. Project Number: 1.1f. Year: 2016. Retrieved from:
2. The World Bank (2007). Port Reform Toolkit. Retrieved from: ppiaf.org/pdf/modules/0...
3. Notteboom T., Zhongzhen Yang. (2017). Port governance in China since 2004: Institutional layering and the growing impact of broader policies. *Research in Transportation Business & Management*. 22. March. Pages 184–200.
4. Liehui Wang, Theo Notteboom, Yui-yip Lau and Adolf K.Y. Ng. (2017). Functional Differentiation and Sustainability: A New Stage of Development in the Chinese Container Port System. *Sustainability*. Retrieved from: www.mdpi.com/journal/sustainability doi: 10.3390/su9030328.
5. Meng Xu, Anthony T.H. Chin. (2012). Port Governance in China: Devolution and Effects Analysis. *8th International Conference on Traffic and Transportation Studies Changsha, China, August 1–3, 2012. Procedia – Social and Behavioral Sciences*. 43, pp. 14–23.
6. Monios, J. (2017). Port governance in the UK: planning without policy. *Research in Transportation Business and Management*. March. Pp. 78–88. DOI: 10.1016/j.rtbm.2016.10.006.
7. Ports Good Governance Guidance. Retrieved from: assets.publishing.service.gov.uk/system/file.
8. Rexford B. Sherman. Seaport Governance in the United States and Canada. Retrieved from: www.aapa-ports.org/governance_uscan.
9. Statutory Instruments – UK Parliament. Retrieved from: www.parliament.uk/commons-information-office.
10. United States Environmental Protection Agency. Ports Primer: 3.1 Port Operations.
11. UK Ports Industry. The British Ports Association.
12. Weiwei Huo, Wei Zhang, Peggy Shu-Ling Chen. (2018). Recent development of Chinese port cooperation strategies. *Research in Transportation Business & Management*. 26. Pp. 67–75.
13. Williams, Christopher M. (2018). A Study of Public Seaport Governance in the United States Doctor of Philosophy (PhD), dissertation, School of Public Service, Old Dominion University, DOI: 10.25777/wm9r-7r28. https://digitalcommons.odu.edu/publicservice_etds/12.