

Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні ВИКЛИКИ

**Матеріали
VIII Всеукраїнської науково-практичної онлайн
конференції
молодих науковців та здобувачів вищої освіти
01 – 02 грудня 2022 року**

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
АСОЦІАЦІЯ МОРСЬКОГО ПРАВА УКРАЇНИ
КОЛЕГІЯ ЮРИСТІВ З МОРСЬКОГО ПРАВА УКРАЇНИ

***«Морське право та менеджмент:
еволюція та сучасні виклики»***

Матеріали
VIII Всеукраїнської науково-практичної онлайн
конференції
молодих науковців та здобувачів вищої освіти

01 - 02 грудня 2022 року

УДК 341.225(082)+005
М 432

Рекомендовано до друку рішенням Вченої ради Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту Національного університету «Одеська морська академія» від 20 грудня 2022 р. (протокол № 6)

Редакційна колегія: Міусов М.В., д.т.н., проф. (голова редколегії); Голіков В.А. д.т.н., проф.; Шемякін О.М., д.ю.н., проф.; Примачов М.Т., д.е.н., проф.; Савінова Н.А. д.ю.н., с.н.с.; Сотниченко Л.Л., д.е.н., доцент; Доннікова І.А., д.ф.н., доцент; Ковбан А.В., к.ю.н., доцент; Скоробагатько А.В., к.ю.н., доцент; Степанов С.В., к.ю.н., доцент та інші.

Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали VIII Всеукраїнської науково-практичної онлайн конференції молодих науковців та здобувачів вищої освіти НУ «ОМА». – Одеса: НУ «ОМА», 2022 – 165 с.

У збірник увійшли матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн конференції молодих науковців та здобувачів вищої освіти «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики», яка відбулась на базі платформи Zoom Meeting в Національному університеті «Одеська морська академія» 01 – 02 грудня 2022 р. Видання містить аналіз сутності й системи національного та міжнародного морського права, морського менеджменту, гуманізму і організаційно-правових аспектів розвитку України в умовах євроінтеграції, їх тенденції розвитку та перспективи. Пропонуються дослідження окремих аспектів історії морського права, міжнародних економічних відносин, стратегічного управління на підприємствах і організаціях морського та річкового транспорту.

УДК 341.225(082)+005

Надані учасниками матеріали надруковані із збереженням авторської редакції. Редакційна колегія не завжди поділяє думку авторів.

Національний університет «Одеська морська академія», 2022

ЗМІСТ

Розділ I. МОРСЬКЕ ПРАВО

Азаренкова М.В.	
Розвиток інституту присяги.....	7
Железняк А.Є.	
Роль європейського агентства з морської безпеки у забезпеченні європейської морської політики.....	10
Іваніщенко О.В.	
Колізійність судової юрисдикції окремих категорій справ у міжнародному морському праві.....	13
Катькова А.Р.	
Демередж та детеншен в морських перевезеннях вантажів	17
Ковальський К.В.	
Актуальні питання застосування Конвенції MLC 2006 на практиці.....	20
Коновалова К.С.	
Особливості правового забезпечення голландської моделі управління «порт-лендлорд»	23
Пальченко А.А.	
Правове визначення і сфера застосування договору морського перевезення пасажирів.....	25
Поворознюк В.В.	
Національно-правова база регулювання страхування морських суден в Україні.....	29
Kharkavy Yehor.	
The viability of the montreux convention in the modern multipolar world	32

Розділ II. МОРСЬКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ

Аноріна В.В.	
Комплексна оцінка персоналу як інструмент удосконалення кадрового менеджменту судноплавних компаній.....	36
Безбородова А.Д.	
Форс-мажорні обставини у суднопластві	38
Бозбей Д.Г.	
Оцінка ефекту масштабу як основного принципу сучасного розвитку круїзного суднопластва.....	40
Боштан І.В.	
Теоретичні засади визначення типу стратегії розвитку судноплавної компанії.....	43
Бучко В.В.	
Комплексні проблеми безпеки в круїзному суднопластві	46
Виноградова М.С.	

Основні переваги концесії як інструменту стратегічного розвитку портової інфраструктури України.....	49
Вихристюк К.В.	
Складності роботи портів України в умовах воєнного стану.....	52
Гнатюк Б.І.	
Імідж-менеджмент у судноплаванні.....	54
Гончарук К.Ю.	
Організаційні методи та інструментарій управління світовими портами.....	56
Гребенюк М.	
Напрями розвитку поромних сполучень: національний та європейський досвід.....	59
Гулівса К.А.	
Обґрунтування розвитку транспортно-логістичної інфраструктури постачання скрапленого природного газу через порти України.....	62
Жиркевич Д.В.	
Забезпечення ефективності інтермодальних перевезень в транспортній системі України.....	66
Замараєв Є.В.	
Чинники ефективної системи управління ризиками мультимодального транспортного оператора.....	69
Заяц С.О.	
Логістичний сервіс у структурі транспортно-логістичних послуг.....	71
Зелінська М.О.	
Методичний підхід до оцінки конкурентоспроможності інтегрованого продукту судноплавної компанії.....	74
Кобюк Р.Б.	
Теоретичні основи формування консолідованих контейнерних компаній.....	76
Кононенко М.О.	
Передумови оптимізації стану кластерів в морських регіонах України.....	78
Кузьменко К.М.	
Інтеграційні аспекти розвитку транспортного комплексу України.....	80
Кушніренко А.І.	
Воєнна логістика, основні виклики та напрямки роботи.....	83
Липинський С.В.	
Особливості формування економічної стійкості морських портових операторів.....	85
Любенко А.О.	
Показники менеджменту якості в процесі логістичної організації перевезень.....	87
Метельська А.С.	
Теоретичні та практичні аспекти інвестиційної діяльності судноплавних компаній.....	89

Михальчук О.В.	
Лідерські навички як складовий елемент ефективної експлуатації судна та управління екіпажем.....	91
Мунтянова В.В.	
Теоретичні засади цифровізації в транспортно-логістичних системах.....	94
Панова Д.В.	
Роль організаційної культури в управлінні персоналом судноплавних компаній.....	96
Паромонова А.О.	
Чорноморський морський транспортний сегмент у системі «один пояс – один шлях».....	98
Пащенко О.О.	
Сучасні бізнес-моделі стартапів в морській індустрії в аспекті забезпечення реформування розвитку транспортної системи України.....	100
Рєконвальд М.Е.	
Методи оцінки економічних наслідків протидії держав у судноплановому бізнесі.....	103
Рожжа С.О.	
Досвід Сингапуру щодо застосування моделі управління портами «порт-лендлорд».....	105
Скорецька І.О.	
Формування ефективної портової системи в рамках концепції «розумний порт».....	108
Стецун Д.В.	
Управління інноваційними процесами на транспортних підприємствах.....	110
Тулунжи Н.В.	
Прогнозування у системі розвитку морських транспортних технологій..	112
Шалар О.І.	
Стратегічні нормативи розвитку змішаного "річка-море" судноплавства.....	115
Яворська О.Л.	
Розвиток суднобудівної індустрії в контексті реформування транспортної системи України.....	118
Ястребова Д.С.	
Теоретичні засади прогнозування вантажообігу морських портів.....	121
Яценко А.С.	
Теоретичні основи формування механізму інтеграції ризик-менеджменту в управління судноплавної компанії.....	124

Розділ III. ГУМАНІЗМ І ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Абу Аль-Нуджум Аль-Махамід А.Ф.	
Особливості оскарження і скасування рішень третейських судів у господарському процесі.....	127
Арутюнова К.М.	
Здійснення господарської діяльності у період воєнного стану	129
Багнюк І.В.	
Проблеми гармонізації принципів адміністративного права України та ЄС.....	132
Допіра А.В.	
Судова практика верховного суду: квазіпрецедент у господарському судочинстві.....	135
Звягінцева Ю.О.	
Новели у трудовому законодавстві у період воєнного стану	138
Клименко В.Л., Каретніков Д.Є.	
Видворення РФ з ООН та Ради Безпеки за порушення міжнародного права.....	141
Коротий С.О.	
Переведення працівника на іншу роботу необумовлену трудовим договором під час воєнного стану.....	144
Орел Г.П.	
Правова природа сторінок у соціальних мережах.....	147
Панова Д.В.	
Український народ як суб'єкт права.....	149
Романова О.О.	
Статус суб'єктів публічної адміністрації в Україні та країнах ЄС	153
Тарантаєва О.О.	
Підстави для відмови у визнанні або у наданні дозволу на виконання рішення міжнародного комерційного арбітражу	156
Хома А.І.	
Публічна служба: обмеження щодо сумісництва та суміщення з іншими видами діяльності.....	159
Хутак Аміна Шир Ага	
Організація та здійснення комерційного правосуддя у зарубіжних країнах.....	162

РОЗДІЛ I. МОРСЬКЕ ПРАВО

Азаренкова М.В.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУ «ОМА»
Науковий керівник: Бельо Л.Ю., старший викладач
кафедри загальноправових дисциплін НУ «ОМА»*

РОЗВИТОК ІНСТИТУТУ ПРИСЯГИ

Ми можемо простежити, що наше повсякденне життя сповнене обіцянками та запевненнями для утвердження правдивості чи вірності у моменти, коли треба досягнути переконливості у відносинах з рідними, близькими чи знайомими, це де в чому нагадує присягу чи клятву, що зустрічається у багатьох гілках професійної діяльності. Відразу згадуються моменти, коли особи складають присягу, вступаючи на військову службу, а також її складають медичні працівники, юристи, судді, починаючи свій фаховий шлях.

Взагалі, що таке присяга? За словами академічного тлумачного словника: «Це урочиста офіційна обіцянка додержувати певних зобов'язань, клятва вірності якій-небудь справі» [1]. Також поняття «присяга» (клятва) у всьому світі поширено як ритуал, спрямований на засвідчення і підтвердження вірності, покори чи відданості яким-небудь зобов'язанням. Вона часто підкріплюється згадуванням чогось дорогого, священного для того, хто обіцяє.

З погляду походження слово **присяга** утворене від дієслова *prisęgti* (“присягти”), що означає “доторкнутися до предмета, яким присягали”. Отже, первісно суть присяги полягала в торканні (цей рух виступав знаком близькості, причетності, вірності) до певного предмета (обрядового символу), наділеного у знаковій системі колективу сакральною важливістю (земля, священний камінь чи зображення, жертвне вогнище, зброя тощо) [2].

В юридичній літературі присягу розглядають як правове явище, правовий феномен правової системи суспільства. Дана категорія відноситься до таких явищ, які, на перший погляд, видаються зрозумілими й не потребують поглибленого наукового аналізу. В той же час, присяга виступає досить складною загальною правовою категорією, що несе значне функціональне навантаження, яке дотепер не отримало необхідної правової й наукової ідентифікації. З'ясування суті цього явища є виправданим з огляду на те, що в науковій літературі та законодавстві відсутня єдина універсальна формула-дефініція поняття «присяга», а в основі даної проблеми лежить і спірна природа відповідальності за порушення присяги та її класифікації серед інших видів порушень [3].

Отже, присяга – це дуже багатогранне поняття, до якого потрібно підходити всеосяжно, щоб зрозуміти його природу. Тому його можна розглядати зі сторони академічного тлумачення, з погляду походження, як ритуал та з точки зору юриспруденції.

Як відзначають, зміст присяги (клятви) і процес її прийняття розвивались паралельно. Дане поняття поступово набувало значення необхідного явища. Встановлене і закріплене тими чи іншими нормативно-правовими актами, воно пройшло довгий шлях свого розвитку. Так поступово присяга (клятва) розвивається як правове явище і знаходить своє відображення в різних галузях права (в цивільно-процесуальному, кримінально-процесуальному, адміністративному процесі – свідків, присяжних; в конституційному – присяга Президента, суддів Конституційного суду, присяга суддів, народних депутатів; адміністративному – присяга державних службовців) та в міру розвитку набуває нормативного закріплення (в конституціях, законах).

Далі, аналізуючи етимологічне значення слова «присяга», Великий тлумачний словник слово присяга роз'яснює як документ, що містить офіційну урочисту обіцянку зберігати вірність чому-небудь; клятва вірності якій-небудь справі; твердо обіцяти кому-небудь здійснення чогось [4]. Таке твердження знаходить своє підтвердження, коли присяга набуває письмової форми, а зміст закріплюється в офіційних джерелах. Так, ще в історичному джерелі національної правової думки – «Прав, за якими судиться малоросійський народ» була закріплена присяга судді.

Наведені вище трактування досліджуваного терміну «присяга», свідчать про те, що присягу пов'язували з предметами, особами, які мали певне значення для людей, викликали в них почуття віри, обов'язку, пов'язувалось з обов'язком несення служби, виконанням зобов'язань, часто фіксованих певним способом. Сутність присяги, як явища, допомагає розкрити її синонім – «клятва», оскільки між ними прослідковується чіткий смисловий та історичний зв'язок.

Великий тлумачний словник тлумачить «клятву», як урочисту обіцянку, підкріплену посиланням на щось особливо дороге, священне для того, хто дає обіцянку [5].

На цьому етапі варто відзначити, що споріднене в клятві та присязі – це урочиста обіцянка дотримуватись певних правил поведінки, обов'язкових для суб'єкта, який її дав. Н. Г. Русакова, досліджуючи присягу як правовий феномен, виділяє назване як першу з ознак присяги (клятви) [6, с. 47].

Якщо пов'язувати всі ці смисли з явищами, що позначають слова «присяга», «клятва», то присяга може означати:

- 1) урочиста офіційна обіцянка дотримуватись певних зобов'язань, клятва вірності якій-небудь справі;
- 2) урочиста обіцянка, часто підкріплена згадуванням чогось дорогоцінного, священного для того, хто обіцяє;
- 3) запевнення у правдивості сказаного;
- 4) клятва іменем Бога в певній формі перед священними атрибутами.

Це дає нам підстави пов'язувати присягу та клятву як термінологічно, в розумінні називання, так і в розумінні смислів того явища, які відображають відповідні слова. З наведеного можна дійти висновку, що поняття «клятва» та «присяга» є однаковими за змістом; присяга є різновидом клятви.

До прикладу, в присязі кару божественну вже заміняє юридична відповідальність, встановлена державою. Однак і це не змінює смислового зв'язку цих термінів. Присягою є така клятва, яка встановлює певний зв'язок між суб'єктом, який її дає та суб'єктом, який її приймає. При цьому не важливо, навіть, який характер мав цей зв'язок – релігійний чи правовий. Важливо те, що суть цих понять, як актів, дії зводиться до спільної мети, – встановлення особливого зв'язку між суб'єктом, який її дає та суб'єктом перед яким її складають, який засвідчувався певними цінностями (відданістю, вірою, обов'язком). Саме наявність такого зв'язку при складенні клятви, присяги прослідковувався на всіх історичних етапах розвитку та становлення інституту присяги (клятви).

З відси слідує, що всі традиції чи то присяги, чи то клятви, породжені відносинами між людьми, заснованими на взаємному зв'язку та скріплювались так званими вербальними, усними «формулами». І функцію цих «формул» виконували саме клятва, присяга.

Отже, можна переконливо зазначити, що присяга – це юридичний факт, адже саме складання присяги особою, яку призначили на посаду, є юридичним моментом набуття нею певного статусу, прав та обов'язків, можливості настання відповідальності (правовий статус). І напевно тут потрібно доводити щось інше. Зовнішньою формою такого факту являється прийняття офіційної клятви (урочистої обіцянки), який здійснюється в особливому порядку з використанням правових символів (як правило це, визначено в нормативно-правовому акті).

Проте більш практично корисним виглядає формулювання не «ідеального» визначення поняття «присяга», а з'ясування змісту (структури) правової норми, яка є текстом присяги. Лише таким чином вважається, що можна наблизитися до пізнання дійсної сутності цього явища. Доцільно, щоб норма права, яка містить текст присяги, мала чітко визначені юридичні обов'язки за порушення яких настає відповідальність. На сьогодні інститут присяги служить встановленню правової та моральної відповідальності перед державою в цілому та народом, а не перед окремими особами.

Список використаних джерел:

1. Академічний тлумачний словник: веб-сайт. URL: <http://sum.in.ua/s/prysjagha> (дата звернення: 12.11.2022).
2. В'ячеслав Васильченко. Присяга: Давши слово, тримай слово: веб-сайт. URL: <https://uain.press/blogs/prisyaga-davshi-slovo-trimaj-slovo-833196> (дата звернення: 12.11.2022).
3. Кравчук О. Л. Історичний розвиток поняття присяга: веб-сайт. URL: http://www.vestnikpravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc13/part_1/29.pdf (дата звернення: 13.11.2022).
4. Пахомов В. М. Короткий тлумачний словник-довідник з діловодства. Івано-Франківськ: ІФОЦППК, 2013. 160 с.

5. Єфімов О. М. Тлумачний словник-мінімум української мови. Київ: Довіра, 1999. 447 с.

6. Русакова Н. Г. Присяга як загальноправовий феномен: дисертація кандидата юридичних наук. Нижній Новгород.

Железняк А.Є.

*здобувач вищої освіти 1 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Вишневський В.Л., к.ю.н.,
доцент кафедри морського права НУ «ОМА»*

РОЛЬ ЄВРОПЕЙСЬКОГО АГЕНТСТВА З МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ

Судноплавство має велику вагу у розвитку економіки багатьох країн світу. Так, понад 80% обсягу світової торгівлі товарами перевозиться морем [4]. Кожного дня Світ стикається з такими загрозами, як забруднення морського середовища, морські аварії та інциденти, тощо. Саме тому належне забезпечення морської безпеки є одним з головних завдань країн світу.

Європейське агентство з морської безпеки (англ. European Maritime Safety Agency, далі — EMSA, Агентство) було створено у 2002 році згідно з Регламентом Європейського Парламенту та Ради міністрів Європейського Союзу 1406/2002 від 27 червня 2002 року.

Метою створення EMSA є забезпечення високого, однакового та ефективного рівня морської безпеки та охорони, запобігання забрудненню, викликаного суднами та реагування на нього, а також реагування на забруднення, спричинене нафтогазовими установками. Завданнями Агентства є:

- співпраця з державами-членами та Комісією, надання їм технічної, оперативної та наукової допомоги;
- надання технічної допомоги у зв'язку з викидами парникових газів із суден, зокрема, для моніторингу поточних міжнародних подій;
- допомога Комісії у розробці спільного середовища обміну інформацією про морські простори Європейського Союзу (далі - ЄС);
- сприяння добровільному обміну найкращим досвідом у морській підготовці та освіті в ЄС та шляхом надання інформації про програми обміну Союзу, що стосуються морської підготовки;
- моніторинг руху суден;
- реагування на забруднення [1].

Надаючи допомогу, Агентство, у разі необхідності, сприяє підвищенню загальної ефективності морського сполучення та морського транспорту, щоб сприяти створенню Європейського морського транспортного простору без бар'єрів [1].

Більшість завдань Агентства є превентивними, наприклад моніторинг застосування певних законів та оцінка їх загальної ефективності. Але також є

заходи реагування, наприклад, виявлення морського забруднення через супутникове спостереження. EMSA надає урядам і органам влади детальні та надійні знання про те, що відбувається на морі, в режимі реального часу, щоб допомогти їм ефективно реалізовувати морську політику [3].

Особливістю Агентства є наявність електронної бази даних - EMCIP (англ. The European Casualty Information Platform), в якій зберігаються дані про морські аварії та інциденти для подальшого аналізу та реагування, з метою покращення стану безпеки на морі та запобігання забрудненню з суден, а також оцінювання ефективності існуючих заходів [5].

Агентством управляє Адміністративна Рада, до складу якої входять представники всіх держав-членів ЄС, Ісландії та Норвегії (країни Європейської Асоціації Вільної Торгівлі), чотири представники від Комісії ЄС, а також чотири представники без права голосу з різних секторів морської промисловості.

Адміністративна Рада призначає Виконавчого директора. Його допомагають чотири департаменти та підрозділ виконавчого офісу.

Цими департаментами є:

Департамент 1: Сталість і технічна допомога (англ. — Sustainability & Technical Assistance);

Департамент 2: Безпека, охорона та спостереження (англ. — Safety, Security & Surveillance);

Департамент 3: Цифрові послуги та спрощення (англ. — Digital Services & Simplification);

Департамент 4: Корпоративні послуги (англ. — Corporate Services) [2]

Потрібно зазначити, що до Регламенту, яким було засновано агентство, декілька разів вносилися зміни. Остання поправка набула чинності в жовтні 2016 року та спрямована на розвиток європейського співробітництва щодо функцій берегової охорони шляхом подальшого розвитку форм співпраці між EMSA, Frontex (Європейське агентство прикордонної та берегової охорони) та Європейським агентством з контролю рибальства (EFCA) для покращення взаємодії між цими агентствами, щоб надавати більш ефективні та рентабельні багатоцільові послуги національним органам влади, які виконують функції берегової охорони [6]

Для визначення завдань агентства на майбутнє, EMSA складає багаторічну програму. Останньою прийнятою є стратегія 2020-2024.

EMSA поставило перед собою п'ять стратегічних пріоритетів:

1. Сталість (англ. — Sustainability)

Внесок у європейський зелений порядок денний для морського транспорту, зміцнивши потенціал ЄС із захисту морського середовища, управління зміною клімату та реагування на нові екологічні виклики;

2. Безпека (англ. — Safety)

Сприяння підвищенню стандартів безпеки на морі, передбачення нових викликів та прогнози щодо безпеки на морі, а також прийняття рішень,

заснованих на знаннях, з метою сприяння зменшенню морських жертв і людських втрат;

3. Охорона (англ. — Security)

Зміцнення морської безпеки в Європі та в усьому світі там, де є європейські інтереси;

4. Спрощення (англ. — Simplification)

Сприяння спрощенню судноплавства в ЄС, підтримуючи цифрові морські рішення для всього ЄС;

5. Спостереження (англ. — Surveillance)

Посилення ролі EMSA як основного центру управління інформацією для морського спостереження [6].

Також Агентством вже були опубліковані перші досягнення стратегії (результати діяльності за 2020). [7]

У висновку можна зазначити, що діяльність EMSA є важливою не тільки для держав-членів ЄС, а й для країн, які поставили перед собою мету вступу до ЄС. Так, з курсом на євроінтеграцію, Україна має зобов'язання щодо наближення національного законодавства до законодавства ЄС, прийняття спільних цілей та принципів. Також потрібно брати до уваги, що Україна завдяки своєму географічному розташуванню, є морською державою та її розвиток неможливий без забезпечення належної морської безпеки. Саме тому, співпраця з EMSA є важливою для нашої країни.

Список використаних джерел:

1. Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council: establishing a European Maritime Safety Agency. URL: <https://lexpacency.org/eu/32002R1406/> (дата звернення: 08.02.2022)

2. European Maritime Safety Agency. EMSA website. URL: <http://emsa.europa.eu/about.html> (дата звернення: 08.02.2022)

3. European Maritime Safety Agency. European Union website. URL: https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/emsa_en (дата звернення: 08.02.2022)

4. European Commission. Mobility and Transport. Transport modes. Maritime. International Cooperation and Coordination. European Union website. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime_en (дата звернення: 08.02.2022)

5. EMCIP. website. URL: <https://portal.emsa.europa.eu/web/emcip/background> (дата звернення 08.02.2022)

6. EMSA 5-Year Strategy. URL: <http://emsa.europa.eu/about/download/5908/1540/23.html> (дата звернення: 10.02.2022)

7. EMSA Facts & Figures 2020. URL: <http://www.emsa.europa.eu/publications/corporate-publications/download/6560/4384/23.html> (дата звернення: 10.02.2022)

Іваніщенко О.В.

*здобувач вищої освіти 1 року навчання
освітнього ступеня магістр ННМГІ «ОНМУ»*

*Науковий керівник: Логінов О.В., к.т.н.,
доцент, доцент кафедри морського права «ОНМУ»*

КОЛІЗІЙНІСТЬ СУДОВОЇ ЮРИСДИКЦІЇ ОКРЕМИХ КАТЕГОРІЙ СПРАВ У МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

Зближення держав на міжнародній арені та розвиток міжнародних морських правовідносин сприяють зростанню кількості спорів, які виникають між суб'єктами міжнародного морського права. Відповідно, зростає кількість міжнародних установ, наділених судовими та квазісудовими функціями, що робить особливо актуальними питання визначення меж їх юрисдикції.

Статтею 287 Конвенції ООН з морського права передбачено такі процедури вирішення спорів:

- а) Міжнародний трибунал з морського права (далі-Трибунал);
- в) Міжнародний суд (далі – Суд);
- с) арбітраж;
- д) спеціальний арбітраж [1].

Варто наголосити на існуванні термінологічного плюралізму з питань, що стосуються розуміння понять «юрисдикція» та «компетенція» у аспекті можливості судових установ міжнародного рівня розглядати певну справу.

Так, Статути Міжнародного суду та Міжнародного морського трибуналу оперують терміном «компетенція», тоді як у своїх рішеннях ці органи послуговуються поняттям «юрисдикція».

Деякі науковці зазначають, що серед міжнародної наукової спільноти склалось три основних підходи до визначення співвідношення цих понять:

1. Юрисдикція є частиною компетенції.
2. Компетенція визначається як обсяг повноважень судової установи в ході розгляду конкретного спору, а юрисдикція – як її право розглядати даний спір по суті.
3. Поняття «компетенція» та «юрисдикція» стосовно міжнародних судових установ є рівнозначними [2].

За загальним правилом, юрисдикція включає в себе три аспекти: предметний (*ratione materiae*), суб'єктний (*ratione personae*) і часовий (*ratione temporis*). Суд вправі розглядати будь-яку справу лише за умови, що збігається юрисдикція за всіма трьома названими аспектами. З огляду на це, право на розгляд конкретної справи у суду виникає, якщо:

- 1) Спір за предметом належить до категорій справ, які судова установа має право розглядати відповідно до своїх установчих актів і документів, на підставі яких спір було їй передано.

2) Сторони спору мають належати до кола суб'єктів, спори яких судова установа уповноважена розглядати відповідно до вищеназваних актів і документів.

3) Момент виникнення спору або фактів, на яких він ґрунтується, повинен належати до періоду, на який поширюється часова юрисдикція судової установи, закріплена у вищеназваних документах.

Відповідно до ст. 36 Статуту Міжнародного суду, до відання Суду належать усі справи, які будуть передані йому сторонами, і всі питання, спеціально передбачені Статутом ООН або чинними договорами і конвенціями.

Ч. 2 названої статті загалом окреслює предметну юрисдикцію Міжнародного суду. Так, до неї належать спори, пов'язані з:

- a) тлумаченням договору;
- b) будь-яким питанням міжнародного права;
- c) наявністю факту, який, якщо він буде встановлений, буде порушенням міжнародного зобов'язання;
- d) характером і розміром відшкодування, належного за порушення міжнародного зобов'язання [3].

За ст. 21 Статуту Міжнародного морського трибуналу, до відання Трибуналу належать всі спори і всі заяви, що передаються йому відповідно до Конвенції, і всі питання, спеціально зазначені в будь-якій іншій угоді, яка передбачає компетенцію Трибуналу [4].

Питання суб'єктної юрисдикції Міжнародного суду та Трибуналу визначено в ст. 34-35 Статуту Міжнародного суду та ст. 20 Статуту Трибуналу. За загальним правилом, і Міжнародний суд, і Трибунал відкриті для всіх держав-учасників (відповідно, Статуту ООН та Конвенції). Варто наголосити, що названі документи закріплюють право бути стороною у Суді виключно за державами. При цьому держави, що не є учасниками Статуту, можуть бути допущені до судової процедури на умовах, визначених Радою Безпеки. Статут Трибуналу містить більш широке поняття - «суб'єкти», що дає підстави вважати, що в будь-якій справі, прямо передбаченій частиною XI Конвенції, або в будь-якій справі, переданій на розгляд Трибуналу відповідно до будь-яких інших угод, що передбачають компетенцію Трибуналу, на що дали згоду всі сторони справи, до провадження можуть бути допущені інші суб'єкти міжнародного права. Так, у справі № 7 (Case concerning the Conservation and Sustainable Exploitation of Swordfish Stocks in the South-Eastern Pacific Ocean) сторонами визнавались Чилі та Європейський Союз [5].

Щодо часової юрисдикції Статуту прямих вказівок не містять, проте вбачається, що Міжнародний суд та Трибунал компетентні розглядати спори, що існували на момент їх створення (1946 та 1996 роки відповідно) чи виникли після цього.

Зрозуміло, що питання юрисдикції Суду та Трибуналу завжди були доволі спірними, адже визнання спору таким, що не належить до юрисдикції Суду чи Трибуналу може мати наслідком невирішуваність спору в порядку судового розгляду як такого. Судові установи всіляко прагнуть уникнути таких ситуацій.

Так, у справі Трибуналу № 16 (Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal, М'янма проти Бенгладеш), Трибунал не тільки визнав за собою наявність всією повноти повноважень, але і наголосив на недопустимості існування ситуації невизначеності у відносинах між сторонами спору [6].

Загалом рішення про належність чи неналежність певного спору до юрисдикції Міжнародного суду та Трибуналу виносяться самими судовими органами. Вказівки на це містяться у ч. 6 ст. 36 Статуту Міжнародного суду та ст. 58 Регламенту Трибуналу. В кожному окремому випадку Міжнародний суд чи Трибунал, вирішуючи питання про юрисдикцію, керується загальними положеннями міжнародних актів, попередніми судовими рішеннями (Міжнародний суд – виключно своїми, Трибунал – своїми та рішеннями Міжнародного суду), принципами, визнаними цивілізованими націями та може вирішувати спір *ex aequo et bono*.

Доволі часто заперечення проти юрисдикції, що висувуються сторонами спору, носять не тільки правовий, а і політичний характер (наприклад, резонансна справа Нікарагуа проти США, рішення Міжнародного суду від 10.05.1994 року) [7]. Аналізуючи матеріали цієї справи, можна вказати, що США висували п'ять видів заперечень проти юрисдикції Міжнародного суду.

По-перше, США стверджували, що не всі держави, які мають стосунок до цієї справи, залучені в якості співвідповідачів. Міжнародний суд відкинув це заперечення на тій підставі, що у ситуації, що розглядається, аналогії з національним процесуальним правом неприпустимі, оскільки не всі держави висловили згоду на юрисдикцію Міжнародного суду таким способом, а значить, не можуть проти своєї волі бути притягнуті до справи. Суд також вказав на те, що ні в міжнародному звичаєвому праві, ні в практиці інших міжнародних судів ще не існує норми, згідно з якою можна зобов'язати державу вступити в процес без її на те згоди. По-друге, Міжнародний суд не погодився з посиленням США на те, що цей спір має політичний характер і має бути переданий на розгляд Раді Безпеки ООН. Відкидаючи третє заперечення США, пов'язане з невичерпанням можливостей врегулювання спору шляхом переговорів, Міжнародний суд зазначив, що вимога про проведення переговорів не склалася в якості обов'язкової преюдиційної умови для передачі справи до Суду. Інші два попередніх заперечення стосувалися нездатності Суду вирішити суперечку, що переростає у збройний конфлікт, і також були відкинуті.

Якщо узагальнити випадки заперечень проти юрисдикції Трибуналу, то можна виділити такі їх підстави:

- 1) Спір не стосується тлумачення або застосування Конвенції;
- 2) Спір не може розглядатися Трибуналом, тому що пріоритетне право надане іншому органу;
- 3) Не вичерпані погоджувальні засоби, передбачені у Розділі 1 Частини XV.

Прикладом можуть слугувати справи №3-4 (Southern Bluefin Tuna Cases), в яких Японія посилалась на обставини, передбачені першим та третім пунктом [8]. Відповідач у справі № 10 (MOXPlant Case) наголошував на тому, що справа повинна розглядатись не Трибуналом, а іншою установою [9]. У наведених випадках Трибунал не погодився із аргументами сторін і визнав за собою юрисдикцію.

Проте трапляються і протилежні випадки – у справі № 18 («Louisa» Case) Трибунал дослухався до аргументів відповідача – Королівства Іспанії – і вирішив, що справа не належить до його юрисдикції у зв'язку із застереженнями, внесеними сторонами при ратифікації Конвенції [10]. Доволі часті випадки, коли Трибунал визнає за собою юрисдикцію *prima facie* для вжиття попередніх заходів, але в процесі розгляду справи виявляє обставини, що перешкоджають подальшому провадженню.

Варто вказати, що ратифікуючи Конвенцію законом від 03.06.1999 № 728-XIV Україна також встановила ряд обмежень юрисдикції міжнародних судів та арбітражів щодо себе [11]. Наслідком цього стало, наприклад, те, що справа про о. Зміїний була підсудною лише Міжнародному суду, а не Трибуналу, хоча за Статутом ООН та Конвенцією обидва суди могли б її розглядати.

Висновки. Підсумовуючи, варто наголосити на тому, що проблема юрисдикції судових установ міжнародного рівня у спорах, що стосуються тлумачення та реалізації Конвенції, не має єдиного алгоритму вирішення і відповідь на питання про юрисдикцію буде щоразу іншою залежно від сторін спору.

Список використаних джерел:

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_057
2. Величковский А. Проблемные аспекты понятия «юрисдикция Международного суда ООН»/ Андрей Величковский. - Белорусский журнал международного права и международных отношений 2000 — № 4. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://evolutio.info/content/view/378/51/>
3. Устав Организации Объединённых Наций и Устав Международного Суда [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_010
4. Statute of the International Tribunal for the Law of the Sea (Annex VI of the United Nations Convention on the Law of the Sea [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.itlos.org/>
5. Rules of the tribunal [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/>
6. Case concerning the Conservation and Sustainable Exploitation of Swordfish Stocks in the South-Eastern Pacific Ocean [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.itlos.org/index.php?id=35&L>

7. Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar), Case No. 16 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.itlos.org/>

8. Короткий виклад рішень, консультативних заключень та постанов Міжнародного Суду (1948-1991) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.icj-cij.org/homepage/summary.php>

9. Southern Bluefin Tuna Cases (NewZealand v. Japan; australia v. Japan) Cases Nos 3 & 4 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :<http://www.itlos.org/> 10. The MOX Plant Case (Ireland v. United Kingdom), Case No.

10. The M/V «Louisa» Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Kingdom of Spain), Case No. 18 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.itlos.org/index.php?id=35&L>

11. Закон України «Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/728-14>.

12. Славко А.С. До проблеми визначення юрисдикції міжнародних судових установ на прикладі Міжнародного суду ООН та Міжнародного морського трибуналу // А.С. Славко // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Право. – 2013. – Вип. 23. - Ч. 1. - Том 3. – С. 213 – 219.

Катькова А.Р.

*здобувач вищої освіти 1 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ «ОМА»
Науковий керівник: Краснікова О.В., к.ю.н., доцент,
доцент кафедри морського права НУ «ОМА»*

ДЕМЕРЕДЖ ТА ДЕТЕНШЕН В МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ВАНТАЖІВ

У сучасному світі галузі морського судноплавства, положення про демередж найчастіше прописуються в чартерах. Це зазвичай втілюється недостатньо чітко і зрозуміло, що залишає можливість неоднозначної інтерпретації формулювань. Щоб уникнути такого непорозуміння, міжнародне морське співтовариство вже давно прагне уніфікації контрактних положень. У різний час, організації спільно розробляли документи, які узагальнювали морську практику у формуванні чартерів.

Кодекс торговельного мореплавства України (далі – КТМУ) використовує поняття демереджу у статті 149, де зазначається, що: «Угодою сторін можуть бути встановлені додатковий після закінчення терміну навантаження (розвантаження) час очікування судном закінчення вантажних робіт (контрсталійний час) і розмір плати перевізнику за простій судна протягом контрсталійного часу (демередж), а також винагорода за закінчення

навантаження (розвантаження) до закінчення сталійного часу (диспач). У разі відсутності угоди сторін, передбаченої частиною першою цієї статті, тривалість контр-сталійного часу і розмір плати перевізнику за простій, а також розмір винагороди відправнику або фрахтувальнику за дострокове закінчення навантаження (розвантаження) визначаються відповідно до термінів і ставок, прийнятих у відповідному порту» [1].

Звертаючись до Правил тлумачення сталійного часу – Party Laytime Interpretation Rules («Voylayrules») 2013, у п.30 можна встановити, що демередж це узгоджена сума, яка підлягає виплаті судновласнику у зв'язку із затримкою судна після закінчення сталійного часу, за яку судновласник не несе відповідальності [3]. Демередж не підлягає виняткам, які застосовуються до сталійного часу, якщо це спеціально не обумовлено у чартері.

Що стосується поняття детеншен – це час використання контейнера/обладнання в дорозі та неустойка за перевищення цього часу. Тобто детеншен відноситься до контейнера/обладнання та діє за межами порту, він зачіпає власника вантажу, судноплавну лінію та наземного перевізника. Зазвичай, у змісті договору обумовлюється, яка зі сторін є зобов'язаною сплатити неустойку. Розмір компенсації, якщо він не зазначений у змісті договору, повинен обчислюватись згідно до ставки або до завданих збитків у фінансовому плані [2, с.112]. Зрештою, судноплавні компанії можуть вільно встановлювати плату за затримання/простій на будь-якому рівні.

Актуальні на даний момент часу контейнерні системи помітно спростили процес транспортування вантажів. Такі перевезення виступають основним напрямом діяльності судноплавних ліній в особі компаній, судна яких здійснюють рух по визначених маршрутах за заздалегідь розробленим і узгодженим графіком допуску суден у порти. У разі необхідності, такі компанії надають в оренду контейнер, призначений для зберігання вантажів під час руху судна в пункт призначення. Плата за контейнерний демередж завжди відноситься до часу знаходження контейнеру на терміналі. Штрафи/збори за демередж використовуються для попередження тривалого зберігання контейнерів в порту.

Під детеншеном розуміють час знаходження контейнера за межами порту. Якщо вантажоотримувач утримує контейнер перевізника понад дозволений вільний час, стягується плата за детеншен. Безкоштовний час визначає кількість днів, протягом яких постачальник може використовувати контейнер безоплатно — все, що виходить за рамки цього часу, оподатковується платою у вигляді демереджу та детеншену чи комбінованих зборів (D&D). Іншими словами, плата за детеншен застосовується, коли контейнер був взятий, але не повернутий перевізнику вчасно. Демередж і детеншен незалежні, але пов'язані протягом шляху подорожі вантажу.

Всесвітня рада судноплавства (WSC – World shipping council) виступає основною галузевою торговельною асоціацією, що представляє міжнародну галузь лінійного судноплавства щодо регулювання контейнерних і вантажних перевезень. Її метою є покращення морської безпеки в поєднанні з

дерегуляцією портів і транспортних маршрутів. Діяльність асоціації продукує практику розробки ефективних способів зменшення затримок, що відіграє важливу роль у забезпеченні безперервного руху вантажу. Оскільки своєчасне отримання та повернення контейнерів дозволить наступному клієнту отримати доступ до обладнання вчасно. Це є важливою перевагою, коли клієнт має справу з приливом великого обсягу вантажу. Згідно з цим WSC підкреслює необхідність забезпечення легкого потоку товарів, посиленню пильності регулюючих органів [4].

Також слід згадати Міжнародну федерацію експедиторських асоціацій (FIATA) та її вагомий внесок у розрахунок демереджу та детеншену. FIATA працює з метою нагляду за скороченням «вільного часу» та підвищенням тарифів щодо демереджу та детеншену, яке часто не сприяє позитивному розвитку морського перевезення вантажів. Тому робоча група Інституту мультимодальних морських перевезень FIATA створила «Посібник з передової практики», присвячений стягненню плати за демередж та детеншен. Ці передові методи допомагають скорочувати непотрібні витрати на ланцюжок поставок та неефективну поведінку, що призводять до штрафів за детеншен та демередж. Отже, оскільки не існує офіційних правил, що встановлюють стягнення при детеншені, FIATA представляє найкращі практики щодо їх справедливого та розумного застосування.

Окремої уваги заслуговує використання терміну «демередж» для перевезень наливних вантажів, які охоплюються та регулюються сторонами чартеру, і повністю відрізняються від терміну «демередж», який використовується в контейнерних перевезеннях. У перевезеннях наливом, багато вантажів фіксуються на умовах FIO («Free In and Out»), що означає, що фрахтувальник відповідає за вантажно-розвантажувальні операції в портах і за швидкість, з якою ці операції виконуються. Перш ніж укласти «фіксер» (Fixture) – угоду про взяття судна в чартер, фрахтувальник повинен повідомити ставки завантаження/розвантаження власнику судна – це час (у годинах або днях), який знадобиться для завантаження або вивантаження вантажу. Дана інформація потрібна судновласнику, щоб оцінити, на який термін його судно буде зафрахтоване. На основі цих розрахунків судновласник запропонує ставку фрахту для рейсу, яка, якщо фрахтувальник погодиться, призведе до укладання угоди. Якщо фрахтувальник не виконує завантаження або вивантаження відповідно до ставок навантаження/розвантаження, які він надав і дозволив у контракті, судновласник притягне його до відповідальності за демередж за ставкою, попередньо узгодженою між власником та фрахтувальником. У цьому випадку термін «демередж» означатиме час, який судновласник втратив через те, що фрахтувальник не зміг завершити необхідні вантажні операції в обумовлений/узгоджений термін.

Отже, підсумовуючи, можна зазначити, що і демередж, і детеншен мають важливе значення у морських перевезеннях вантажів. На практиці два терміни розглядаються в одному ключі, навіть з урахуванням явної різниці. Важливо зрозуміти те, що демередж розглядається як термін зберігання вантажу, якщо

цей термін буде перевищено, то одна зі сторін повинна відшкодувати неустойку. Детеншен трактується як час використання контейнера/обладнання на момент його знаходження на судні, якщо час буде перевищено, то одна зі сторін бере на себе зобов'язання по відшкодуванню завданих збитків.

Список використаних джерел:

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 176, Ст. 149, 150, 183.
2. Фрахтование судов и демередж / [Ницевич А.А.-А., Мельников Н.В., Мирошниченко Н.Б., Скоробогатов А.В., Лебедев В.П.]; под ред. Н.Б.Мирошниченко. – Одесса : Фенікс, 2013. – 112 с.
3. VOYLAYRULES-2013 FONASBA URL: <https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2018/10/VOYLAYRULES-2013.pdf>
4. Worldscale rates for tankers URL: <https://www.worldscale.co.uk/help>

Ковальський К.В.

*здобувач вищої освіти 4 року навчання
освітнього ступеня бакалавр ННІН НУ «ОМА»
Науковий керівник: Іванова А. В., к.ю.н.,
доцент кафедри морського права НУ «ОМА»*

**АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ КОНВЕНЦІЇ MLC 2006
НА ПРАКТИЦІ**

Морська галузь стрімко розвивається в сьогоденні, як наслідок росте попит на працевлаштування на морські торговельні судна. Зростання кількості працевлаштованих вимагає від роботодавця та працівника певного регулювання їхніх відносин на законних засадах.

Приділяючи особливу увагу торговельному флоту, діяльність якого носить міжнародний характер, а також зважаючи на його природу та масштаби, і враховуючи особливі умови праці і життя на морі, з самого початку МОП проводить спеціальні (морські) сесії, для обговорення морських питань, для яких МКП, у складі делегацій морських держав, розробляє міжнародні норми що пов'язані з працею моряків. На дев'яносто четвертій (морській) сесії МКП була представлена і прийнята *Конвенція МОП про працю в морському судноплаванні 2006 року (Конвенція МОП 2006 р.)*, що охоплює майже всі питання спрямовані на врегулювання трудових і пов'язаних з ними відносин, що виникають у сфері торговельного мореплавства. Конвенція застосовується до всіх суден (і до моряків на судах), що перебувають у державному або приватному володінні, які звичайно займаються комерційною діяльністю. У Статті II зазначеної Конвенції *моряк* чітко визначений як «будь-яка особа, яка зайнята, задіяна або працює в будь-якій якості на борту судна, до якого застосовується ця Конвенція» [1].

Конвенція побудована так, щоб стати глобальним правовим інструментом,

який після набрання чинності став «четвертим стовпом» міжнародного регуляторного режиму якісного керування рухом суден, доповнюючи основні конвенції ММО, такі як: Конвенція SOLAS - 74; Конвенцію ПДНВ 78/95; Конвенцію MARPOL – 73/78. Також, Конвенція МОП 2006 року, містить усеосяжний набір глобальних норм, що побудований на нормах (конвенціях і рекомендаціях), спрямованих на врегулювання трудових і пов'язаних з ними відносин, що виникають у сфері торговельного мореплавства, прийнятих МОП починаючи з 1920 року. Відповідно до ст. X Конвенції, вона переглядає тридцять шість «морських конвенцій». Україна є учасницею лише восьми з них. У Конвенції майже всі з цих існуючих документів МОП, які можна визначити як міжнародні стандарти у сфері праці в морському судноплаванні, зведені разом у єдиний новий формат, з деякими оновленнями, спрямованими на відображення сучасних умов і формулювань. Конвенція є «зведенням» чинного міжнародного права з питань врегулювання трудових і пов'язаних з ними відносин, що виникають у сфері торговельного мореплавства. Не була включена до Конвенції МОП 2006 р., Конвенція № 185 (переглянута) про посвідчення особи моряків 2003 року. Крім того, Конвенція не включила у зведення Конвенцію № 71 про пенсії моряків 1946 року і Конвенцію № 15 про мінімальний вік для вантажників вугілля та кочегарів у флоті 1921 року, яка вже не є актуальною у теперішній час.

Як відзначає Ідріс Абдул Рахман Аль-Ханджарі, посол Омана, «ратифікація конвенції – підтвердження прихильності моєї країни дотримуваттю її положень і забезпеченню достойної праці морякам. Ми не пожалкуємо зусиль для забезпечення трудових прав моряків» [2]. Висловлювання оманського посла є цілком правильним та життєво необхідним для морської діяльності всіх держав учасниць Міжнародної морської організації (ММО).

Конвенція МОП 2006 р. за своєю структурою відрізняється від усіх інших конвенцій МОП. Вона скоріше нагадує конвенції, які приймалися під егідою ММО. Конвенція складається з: преамбули; шістнадцяти Статей тексту самої Конвенції, які містить основні принципи і базові зобов'язання держав-учасників; правил, що формулюють права й обов'язки суб'єктів трудових і пов'язаних з ними відносин (моряка, судовласника, служби найму й працевлаштування моряків, держави); кодексу, що містить докладну інформацію, у вигляді стандарту або керівного принципу, про виконання правил. Правила і Стандарти (Частина А) та Керівні принципи (Частина В), що викладені у Кодексі, об'єднані та організовані у загальні сфери інтересу за п'ятьма розділами: Розділ 1 – Мінімальні вимоги стосовно праці моряків на борту судна; Розділ 2 – Умови зайнятості; Розділ 3 – Житлові приміщення, умови для відпочинку, харчування і столове обслуговування; Розділ 4 – Охорона здоров'я, медичне обслуговування, соціально-побутове обслуговування і захист в галузі соціального забезпечення; Розділ 5 – Дотримання і забезпечення виконання. Ці п'ять Розділів, по суті, охоплюють ту саму сферу, що і раніше прийняті документи МОП (конвенції і рекомендації)

які спрямовані на врегулювання трудових і пов'язаних з ними відносин, що виникають у сфері торговельного мореплавства, причому за необхідності забезпечується їхнє оновлення.

Одним з найважливіших і життєво важливим є Розділ 4 Конвенції МОП 2006 року, який встановлює правила щодо охорони здоров'я, медичного обслуговування і захисту в сфері соціального забезпечення. Відповідно до правил зазначеного Розділу, кожен член екіпажу має бути забезпечений належною медичною допомогою у разі необхідності. В екіпажі морського судна обов'язково повинен бути відповідно-кваліфікований медичний офіцер. Відомо, низка ситуацій, через недбалість чи неналежну підготовку екіпажу при наданні першої медичної допомоги потерпілому, у результаті чого, моряк отримує інвалідність чи деколи смертельні наслідки. Це є беззаперечним прикладом чому правила конвенції слід знати та виконувати кожному члену екіпажу.

Актуальним питанням на практиці залишається виконання міжнародних стандартів щодо робочого часу на борту морського торговельного судна. Так, капітан морського торговельного судна виступає контролюючим органом, який має відслідковувати належне виконання усіх конвенцій, резолюцій та кодексів, й організовувати роботу, так щоб мінімізувати перенавантаження екіпажу. Говорячи про робочі години кожного члену екіпажу неможливо не згадати Конвенцію МОП 2006 р., адже у поєднанні з Конвенцією ПДНВ 78/95 забезпечуються права працевлаштованих моряків та право на нормований відпочинок та регулювання додаткової роботи та оплата за неї. Кожен член екіпажу має знати свої робочі години, які мають бути зазначені в морському контракті, при підписанні якого ви погоджуєтесь виконувати зазначені обов'язки в ньому. Слід уважно вивчити умови контракту, і саме знання Конвенції МОП 2006 р. допоможуть визначити де порушуються ваші права. Відповідно до конвенції, інформація про робочі години має бути висвітлена в легкодоступному місці на борту судна.

Також не можна забувати про право моряків на репатріацію. Вона якраз і полягає втому, щоб кожний моряк мав право на репатріацію без витрат з його сторони, якщо: трудовий договір моряка закінчується під час знаходження судна закордоном; трудовий договір моряка розривається за ініціативою судновласника чи ініціативою моряка з об'єктивних причин. Необхідно знати свої права, у випадку коли умови трудового договору не відповідають дійсним умовам на борту судна. Витрати під час репатріації включають в себе витрати на розміщення й харчування моряка в дорозі. Вони також включають в себе утримання моряка до моменту назначеного кінцевого пункту прибуття. Кожна держава забороняє судновласникам вимагати від моряків сплачення авансів у рахунок вартості репатріації на початку їхньої роботи та утримувати вартість репатріації з заробітної плати моряків або з інших виплат, за винятком випадків, коли відповідно до національного законодавства, нормативно-правових актів, інших документів або чинних колективних договорів буде виявлено, що моряк серйозно порушує свої трудові обов'язки.

Виходячи з викладеного вище, можна дійти висновку про те, що важливі положення Конвенції МОП 2006 р., є життєво необхідними для моряків та, нажалі саме вони найчастіше порушуються судновласниками. Знання Конвенції МОП 2006 р. є рівносильним до знань своїх прав на судні та забезпечення власного захисту у відношенні робочого часу, кількості годин відпочинку, якості їжі, проживання та можливість подання скарги (при чому бланк скарги повинен знаходитись у кожного моряка в каюті). Конвенція забезпечує соціальні гарантії, гарантії виплат заробітної плати, а також фінансову захищеність моряка у випадку будь-яких проблем з судном.

Список використаних джерел:

1. Конвенція МОП про працю в морському судноплавстві 2006 р. URL: <https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/Law/mlc-2006ukrofficial-text-am-20142016.docx>
2. Цитата посла Оману в ООН про ратифікацію Конвенції МОП 2006 р. в Женеві 2006 рік URL : <https://mtu.gov.ua/news/32793.html>

Коновалова К.С.

*здобувач вищої освіти 1 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ «ОМА»
Науковий керівник: Бойко І.С., к. політ.н.,
доцент кафедри морського права НУ «ОМА»*

**ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ГОЛЛАНДСЬКОЇ
МОДЕЛІ УПРАВЛІННЯ «ПОРТ-ЛЕНДЛОРД»**

Сучасне слово "приватизація" з'явилося наприкінці 1960-х років і пізніше було пов'язане з реформами уряду Великої Британії щодо власності та діяльності численних компаній, якими керувала держава. Уряди багатьох країн почали дерегулювати економічну діяльність та децентралізувати процес прийняття рішень з метою підвищення фінансової життєздатності та виробничої ефективності в державному секторі, зокрема переглядаються способи контролю, регулювання та управління портами.

Приватизація портів не є чимось новим, окрім того це одна з моделей управління портами. Фахівці пропонують виділити чотири основні моделі, або типи, управління портами: державний порт, порт-інструмент, порт-лендлорд та приватний порт [1].

Сутність моделі «порт-лендлорд» (від англ. – порт – «орендодавець/власник») полягає в наступному: адміністрація порту виступає як регулюючий орган і як орендодавець (землі, активів), тоді як комерційні портові операції (особливо обробка вантажів) здійснюються приватними компаніями. Портові адміністрації несуть відповідальність за стратегічні об'єкти інфраструктури (доки, мости, шлюзи, причали, землі), безпеку судноплавства та навігацію в порту, стимулювання міжнародної торгівлі та

маркетингову діяльність. Адміністрація порту, як правило, є окремою юридичною особою, яка має право укладати контракти (в тому числі концесійні угоди) та забезпечувати дотримання стандартів.

Яскравими прикладами моделі порт-лендлорд є порти Північної Америки та Північно-Західної Європи, зокрема Роттердам.

На сьогоднішній день Роттердам є єдиним європейським портом, здатним конкурувати з азіатськими суперниками. За останніми даними він знаходиться на 10-му у світовому рейтингу за тоннажем. Його загальна вантажопідйомність склала 467,4 мільйона метричних тонн [2].

Уряд Нідерландів відійшов від портових операцій, вважаючи, що портові послуги та операції, що надаються підприємствами, забезпечать більшу гнучкість та ефективність на ринку завдяки більшій конкуренції та кращому реагуванню на запити споживачів.

У портових районах Роттердама та Амстердама портові адміністрації-орендодавці є публічними компаніями з обмеженою відповідальністю і, отже, більше не є державними установами. Ці компанії є високо комерціалізованими суб'єктами господарювання, оскільки державний вплив здійснюється лише опосередковано через частки власності, які голландська держава або муніципальні органи влади зберігають у цих акціонерних товариствах. Хоча юридичне право власності на землю в портових зонах у більшості випадків залишається за муніципальною владою, портові адміністрації Роттердама та Амстердама передали цю землю в безстрокову оренду. Таким чином, ці договори оренди з відповідними муніципальними органами влади закріплюють за портовими адміністраціями право економічної власності на портову територію. На сьогоднішній день голландська держава придбала лише частку власності (29,2 %) в Адміністрації порту Роттердам в обмін на фінансові інвестиції з боку держави.

Нідерландський законодавець не прийняв спеціального закону про державно-приватне партнерство (ДПП), тому ДПП та приватизація здійснюються відповідно до загальних повноважень уряду. Однак концесії на розвиток портів можуть підпадати під дію європейських правил закупівель відповідно до Директиви 2014/23/ЄС про укладення концесійних договорів, Директиви 2014/24/ЄС про державні закупівлі та Директиви 2014/25/ЄС про закупівлі суб'єктами господарювання, що працюють у водному, енергетичному, транспортному та телекомунікаційному секторах. Ці європейські директиви імplementовані в Закон про державні закупівлі Нідерландів 2012 року, який набув чинності 1 липня 2016 року. Положення закону вимагають від замовників виставляти концесії на розвиток портів на тендери [3].

Уряд Нідерландів бере участь у створенні та підписанні контрактів DBFO (design, build, finance, operate) для реалізації великих проектів у сфері громадських робіт та транспортної інфраструктури. Всі елементи, що стосуються проектування, реалізації та обслуговування будівельного проекту, є невід'ємною частиною одного контракту, який замовник доручає підряднику. Особливістю контракту "проектування - будівництво - фінансування -

експлуатація" є те, що фінансування будівельного проекту перекладається на підрядника в обмін на регулярні платежі в якості компенсації протягом строку дії контракту. Оскільки існує зв'язок між періодом виконання та економічним терміном служби реалізованих робіт, контракт зазвичай укладається на більш тривалий період (від 20 до 25 років).

Право власності на землю в ключових портових районах належить муніципалітету, в якому розташований порт. Муніципалітет Роттердама уклав основну угоду про оренду з портовою владою Роттердама, фактично надавши цим публічним компаніям з обмеженою відповідальністю економічну власність на територію порту на необмежений термін. Портова адміністрація може здавати землю в суборенду приватним портовим операторам для отримання доходу (це можна зробити за допомогою тендерної процедури). Портова влада може домовитися про передачу з оператором порту в кожному конкретному випадку. Однак у багатьох договорах суборенди включено положення, яке зобов'язує постачальника послуг повернути землю в тому самому стані, в якому її передали оператору порту на початку терміну оренди. Отже, оператор порту зобов'язаний видалити всі належні йому об'єкти на суші. Якщо уряд або адміністрація порту побажають придбати будь-які з цих об'єктів, вони можуть домовитися з оператором порту про те, чи буде виплачено будь-яку компенсацію за цю передачу [3].

Список використаних джерел:

1. Jin-Hwan Kim / Journal of Distribution Science 13-2 (2015) 5-13 URL: <https://koreascience.kr/article/JAKO201516863229661.pdf>
2. Офіційний сайт порту Роттердам URL: <https://www.portofrotterdam.com/en>
3. Ports & Terminals in the Netherlands URL: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=0ec15046-b71e-4dae-a429-f978634dd232>

Пальченко А.А.

*старший викладач кафедри морського права
Одеського національного морського університету*

**ПРАВОВЕ ВИЗНАЧЕННЯ І СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ ДОГОВОРУ
МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРУ**

Основним міжнародним документом, який регламентує перевезення пасажирів та їх багажу є Міжнародна Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року та Протоколи 1976, 1990 р.р. та 2002 року.

В Україні перевезення пасажирів та їх багажу регламентується також Кодексом торговельного мореплавства України.

Види договорів морського перевезення пасажирів:

1) регулярні морські пасажирські перевезення – здійснюють перевезення відповідно до встановленого розкладу, а саме:

- внутрішні морські пасажирські перевезення;
- місцеві морські пасажирські перевезення;
- міжнародні морські пасажирські перевезення;
- приміські морські пасажирські перевезення.

2) нерегулярні морські пасажирські перевезення - здійснюють перевезення у напрямках, встановлених на кожний окремий рейс:

- рейсові перевезення пасажирів;
- круїзні перевезення пасажирів;
- екскурсійні-прогулянкові рейси.

За договором морського перевезення пасажир перевізник зобов'язується перевезти пасажирів і його каютний багаж у пункт призначення, а в разі здачі пасажиром багажу – також доставити багаж в пункт призначення і видати його уповноваженій на отримання багажу особі; пасажир повинен сплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу – і плату за провезення багажу (ст. 184 КТМ).

Укладання договору про перевезення пасажирів посвідчується квитком, а про здачу пасажиром багажу – багажною квитанцією. Плата за перевезення пасажирів і багажу визначається угодою сторін.

КТМ України передбачає відповідальність перевізника. Так, перевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок смерті пасажирів або ушкодження його здоров'я, а також в результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було заподіяно шкоду, сталася під час перевезення і була наслідком вини або недбалості перевізника, його працівників, агентів, які діють у межах своїх службових обов'язків.

Перевезення охоплює час перебування пасажирів та його каютного багажу на судні, час посадки на судно і висадки, а також доставки пасажирів водним шляхом з берега на судно і назад, якщо плата за доставку входить у вартість квитка або якщо судно, що використовується для цього допоміжного перевезення, було надано перевізником.

Перевезення іншого багажу, який не є каютним багажем, охоплює час з моменту прийняття його перевізником, службовцем або агентом перевізника на березі або на борту судна до моменту його видачі перевізником, службовцем або агентом перевізника.

Форма, підтвердження змісту та наявності договору морського перевезення пасажирів. Доказом укладання договору морського перевезення пасажирів і сплати вартості проїзду є виданий перевізником квиток. Здача перевізнику багажу засвідчується багажною квитанцією.

Характерні ознаки договору морського перевезення пасажирів: .

1) предметом договору є дії перевізника з переміщення пасажирів у пункт призначення, а у випадку здачі ним багажу – також з доставки багажу;

2) договір є двостороннім, сторонами є перевізник і пасажир. Пасажиром є будь-яка фізична особа, щодо якої здійснюється морське

перевезення;

3) договір є оплатним, оскільки одна зі сторін договору – пасажир має обов’язок сплатити за проїзд і сплатити за провезення багажу у разі такого перевезення;

4) договір є консенсуальним, оскільки вважається укладеним з моменту отримання пасажиром квитка на проїзд;

5) за способом укладання – це договір приєднання, оскільки пасажир, купуючи квиток на проїзд, приєднується до умов перевезення, викладених у ньому.

Суттєві умови договору морського перевезення пасажирів. Зобов’язання сторін за договором морського перевезення пасажирів:

1) Обов’язки перевізника:

— до початку перевезення привести судно у стан, придатний для плавання і безпечного перевезення пасажирів, завчасно належним чином спорядити його та забезпечити всім необхідним для плавання, укомплектувати екіпажем і утримувати судно в такому стані протягом усього часу морського перевезення пасажирів;

— забезпечити безпеку кожного пасажирів під час посадки на судно, перебування на борту і висадки;

— після відходу судна організувати ознайомлення з правилами користування рятувальними засобами і місцями їх знаходження;

— забезпечити страхування пасажирів від нещасних випадків.

2) Обов’язки пасажирів:

— дотримуватися громадського порядку та знайомитися з правилами користування рятувальними засобами;

— про втрату або пошкодження багажу пасажир повинен написати письмове повідомлення перевізнику або його агенту-

а) у разі явного пошкодження каютного багажу — до або у момент висадки пасажирів; б) у разі явного пошкодження іншого багажу — до або в момент його видачі;

в) у разі втрати багажу або його пошкодження, яке не є явним, — протягом п’ятнадцяти днів з дня висадки або з дня видачі багажу, чи з того моменту, коли він повинен бути виданий.

3) Права перевізника:

- без попередження замінити, відмінити, затримати або перенести відправлення судна на інший час, здійснити заміну маршруту перевезення, пунктів посадки/висадки пасажирів, якщо ці дії є необхідними внаслідок стихійного лиха, несприятливих метеорологічних і санітарно-епідеміологічних умов у порту відправлення/призначення або по маршруту; для охорони території від заносів і розповсюдження інфекційних захворювань; для виконання вимог влади;

- тимчасово припинити або обмежити попередній продаж квитків;

- зробити висадку пасажирів у найближчому порту заходу, якщо його поведінка на судні зашкоджує безпеці інших пасажирів, екіпажу, судну.

Перевізник має право відмовитися від договору морського перевезення пасажирів при настанні обставин, зазначених у ст. 156 КТМ України.

4) Відповідальність перевізника:

— перевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок смерті пасажирів або ушкодження його здоров'я, а також в результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було заподіяно шкоду, сталася під час перевезення і була наслідком вини або недбалості перевізника, його працівників, агентів, які діють у межах своїх службових обов'язків;

— перевізник відповідає за нестачу або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, а також за прострочення в його доставці, якщо не доведе, що нестача, пошкодження або прострочення в доставці сталися не з його вини;

— за втрату або пошкодження каютного багажу перевізник відповідає лише у випадку, якщо пасажир доведе, що втрата або пошкодження сталися внаслідок наміру або необережності перевізника;

— перевізник не відповідає за втрату чи пошкодження грошей, цінних паперів, дорогоцінних металів і виробів з них, коштовностей, прикрас, виробів мистецтва або інших цінностей, за винятком випадків, коли такі цінності були здані на збереження перевізнику, який погодився їх зберігати в безпеці. В останньому випадку перевізник відповідає не вище межі, передбаченої ч. 4 ст. 194 КТМУ України;

— якщо перевізник доведе, що вина або недбалість пасажирів стали причиною або сприяли його смерті або ушкодженню здоров'я, втраті або пошкодженню його багажу, суд, що розглядає справу, може звільнити перевізника від відповідальності повністю чи частково.

Список використаних джерел:

1. Микита І.П. Універсальна та регіональна уніфікація у сфері міжнародного морського перевезення вантажів / І. Р. Микита // Приватне право і підприємництво. - 2018. - Вип. 18.- С. 198-205. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ppip_2018_18_46

2. Правила перевозки грузов морем – Гаагские правила, Гаагско-Висбийские правила, Гамбургские правила: Учебно-методическое пособие / Сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов // Библиотека журнала "Торговое мореплавание" (Серия: Раб. тетради). - 1999. - №12/IV.

3. Покора І. Є. Гаазькі правила як перший досвід міжнародно-правової регламентації перевезення вантажу морем // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету, 2014. № 11. 2 т. С. 172–175.

4. Допілка В.О., Кішеневська А.С. Відповідальність морського перевізника за невиконання зобов'язань із перевезення вантажів у міжнародному сполученні // порівняльно-аналітичне право – електронне наукове фахове видання юридичного факультету ДВНЗ «Ужгородський національний університет». – № 4. – 2018.

5. Лукасевич-Крутник І. Відправник вантажу як учасник договірних відносин із надання транспортних послуг // Підприємництво, господарство і право. – 2019. – № 5. – С. 42-46.

6. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // ВВРУ.

– 1995. – № 47. – Ст.349.

7. Кузнецов С.О. Морське право: підруч. / С.О. Кузнецов, Л.І. Пашковська; НУ «ОЮА». –Одеса: Фенікс, 2012. – 236 с.

8. Йорк-Антверпенські правила 1974 р. зі змінами 1990, 2004, 2016 рр. // https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_005

9. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року. Голос України. 2003 12-13 березня №№ 45-48 (3045-3048).

Поворознюк В.В.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ «ОМА»
Науковий керівник: Костиця О.В., к.ю.н., доцент
доцент кафедри морського права НУ «ОМА»*

НАЦІОНАЛЬНО-ПРАВОВА БАЗА РЕГУЛЮВАННЯ СТРАХУВАННЯ МОРСЬКИХ СУДЕН В УКРАЇНІ

Страхові компанії України надають послуги з добровільних та обов'язкових видів морського страхування. До обов'язкових видів страхування на морському транспорті відносяться: особисте страхування від нещасних випадків на транспорті; страхування відповідальності морського перевізника та виконавця робіт, пов'язаних з обслуговуванням морського транспорту, щодо відшкодування збитків, завданих пасажиром, багажу, пошти, вантажу, іншим користувачам морського транспорту та третім особам; страхування засобів водного транспорту; страхування відповідальності морського судновласника.

У вітчизняному цивільному праві морське страхування на законодавчому рівні з'явилося тільки в 1781г.— відповідні питання увійшли до виданого Статуту про мореплавання, складеного під впливом німецьких статутів про морське страхування. Надалі був виданий Статут про морське страхування 1846 року., але у Кодексі торговельного мореплавства СРСР 1968 року даний інститут не отримав значного розвитку [4, с. 53-60].

Згідно законодавству України, слід відрізнити страхування каско суден, яке є обов'язковим, стосовно водного транспорту, що знаходиться в державній власності, і страхування водного транспорту, що здійснюється добровільно (ст. 7 Закону України «Про страхування» від 07. 03. 1996 р.)

Кодекс торговельного мореплавства України (далі – КТМУ) передбачає ряд наслідків, пов'язаних з виконанням договору морського страхування, таких як абандон (ст. 271) і суброгація (ст. 269). Так, наслідки абандона полягають у відмові страхувальника від майнових прав на застраховане судно на користь страховика з метою отримання від нього 100 % страхової суми. Підставою для абандона є повна конструктивна загибель судна, пропажа без вісті, недоцільність ремонту судна, захоплення судна, застрахованого від такої небезпеки. Наслідок суброгації полягає в переході до страховика всіх прав або

частини прав на застраховане майно у разі виплати ним страхувальникові страхового відшкодування.

Свої особливості має страхування морських суден, які знаходяться в державній власності, закріплені за державними судноплавними компаніями, формально контрольовані Фондом Державного майна. Державними судновласниками дані судна практично не використовуються, і для мінімізації витрат і отримання прибутку здаються у фрахт.

Процедура страхування державних суден закріплена в порядку укладення договорів страхування морських судів, що знаходяться в державній власності і здаються судновласниками у фрахт, оренду, лізинг, затверджене наказом Міністерства Транспорту України від 17. 05. 99 р. №260. Так, страхувальник обмежений рамками вибору страховика, який повинен бути резидентом України. У випадку, якщо страховик не в змозі покрити відповідні ризики, на вимогу страхувальника страховик повинен перестрахувати відповідальність у перестраховальника-члена Морського Страхового Бюро, відповідно — резидента [5, с. 20].

У ст. 979 Цивільного Кодексу України (далі – ЦК) договір страхування визначено як договір, за яким «одна сторона (страховик) зобов’язується у разі настання певної події (страхового випадку) виплатити другій стороні (страхувальникові) або іншій особі, визначеній у договорі, грошову суму (страхову виплату), а страхувальник зобов’язується сплачувати страхові платежі та виконувати інші умови договору» [1]. ЗУ «Про страхування» акцентує на тому, що це письмова угода, і дає таке визначення: «Договір страхування – це письмова угода між страхувальником і страховиком, згідно з якою страховик бере на себе зобов’язання у разі настання страхового випадку здійснити страхову виплату страхувальнику або іншій особі, визначеній у договорі страхування страхувальником, на користь якої укладено договір страхування (надати допомогу, виконати послугу тощо), а страхувальник зобов’язується сплачувати страхові платежі у визначені строки та виконувати інші умови договору» [3].

Договір морського страхування врегульовано розділом XII КТМУ «Морське страхування». Відповідно до ст. 239 КТМУ, за договором морського страхування страховик зобов’язується за зумовлену плату (страхову премію) у разі настання передбачених у договорі небезпечностей або випадковостей, яких зазнає об’єкт страхування (страхового випадку), відшкодувати страхувальнику або іншій особі, на користь якої укладено договір, понесені збитки. М.О. Спаська пропонує внести зміни до ст. 239 КТМУ та викласти її в такій редакції: «За договором морського страхування страховик зобов’язується у разі настання передбачених у договорі небезпечностей або випадковостей, яких зазнає об’єкт страхування (страхового випадку), відшкодувати страхувальнику або іншій особі, на користь якої укладено договір (вигодонабувачу), понесені збитки, а страхувальник зобов’язується сплачувати страхові платежі та виконувати інші умови договору» [6].

Нажаль, діюче українське законодавство, що досить докладно регламентує взаємини сторін договору страхування, містить лише згадку про можливість страхування на взаємній основі в Україні (ст. 352 ЦК України, ст. 14 Закону «Про страхування»).

В Україні Р&І клуби представлені через мережу своїх кореспондентів, яку клуби мають у портах по всьому світу. Основним завданням кореспондентів є забезпечення інтересів судновласників шляхом надання допомоги капітанам і членам екіпажів суден, судновласникам у процесі врегулювання страхових випадків.

Міжнародне страхування суден нині здійснюється майже виключно в товариствах взаємного страхування судновласників, проте в Україні поки що не існує відповідної та достатньої законодавчої бази, яка передбачала б умови створення та діяльності страховиків цієї організаційно-правової форми, також відсутня судова практика. Основним нормативно-правовим актом є Тимчасове положення про товариство взаємного страхування, затверджене Постановою Кабміну від 1 лютого 1997 року № 132, у зв'язку з чим українським є прийняття Закону «Про товариства взаємного страхування».

Більшого законодавчого врегулювання діяльності клубів взаємного страхування має набути шляхом удосконалення норм КТМ України. Так, можливість надання достатнього забезпечення морської вимоги з метою звільнення або недопущення затримання судна прямо передбачена у ст.ст. 44 та 80 КТМ України [2]. Однак, як показує досвід, митники, екологи та Адміністрація Морських Портів України (АМПУ) відмовляються приймати «клубні» гарантії як належне забезпечення, посиляючись на відсутність прямої вказівки на таку можливість у законодавстві та можливі труднощі під час пред'явлення такої гарантії до сплати. Тому найкращим юридичним рішенням могло б стати внесення змін до ст.ст. 44 і 80 КТМ України. Зокрема, необхідно передбачити, що забезпеченням морської вимоги може бути банківська гарантія, гарантійний лист (гарантія) клубу страхування відповідальності судновласника або іншого страховика відповідальності судновласника.

Підписанням Угоди про асоціацію Україна взяла на себе зобов'язання щодо узгодження свого законодавства у сфері міжнародного морського транспорту з відповідними нормами, прийнятими стороною ЄС, настільки, наскільки таке законодавче наближення сприятиме цілям лібералізації, взаємному доступу на ринки сторін, руху пасажирів і вантажів (ст. 138 Угоди).

Директивою Європейського Парламенту та Ради № 2009/20/ЄС «Про страхування власників суден від морських позовів» встановлено обов'язок держав-членів вимагати від власників суден із брутто-тоннажем від 300 тонн і вище мати укладений договір страхування, яким покривалися б ризики, пов'язані з експлуатацією суден. У цій Директиві до належної форми страхування віднесено страхування відшкодування збитків, яке надається членами Міжнародної групи Р&І клубів, та інші ефективні форми страхування, що забезпечують подібні умови покриття [7].

Отже, сфера правового впливу на відносини, що виникають з договору страхування взагалі та договору морського страхування – зокрема потребує певної ревізії з метою вироблення оптимальності та ефективності механізму правового регулювання в зазначеній сфері. Крім цього з урахуванням існуючої невизначеності, практика морського страхування в Україні свідчить про укладення договорів страхування на основі прийнятих у міжнародній практиці звичаїв або на основі правил страхування визнаного в світі страховика.

Список використаних джерел:

1. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. No 435-IV. URL: zakon.rada.gov.ua.
2. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. No 176/95-ВР. URL: zakon.rada.gov.ua.
3. Про страхування: Закон України від 07.03.1996. No85/96-ВР. URL: zakon2.rada.gov.ua
4. Тай М. А. Договор морского страхования в российском гражданском праве: история и современность. Законодательство. 2005. No 12. С. 53-60.
5. Поперняк А. Проблемные аспекты страхования государственных морских судов. Юридическая практика. 2003. No 42. С. 20-21.
6. Спаська М.О. Договір морського страхування: автореф. Канд. юрид. Наук. URL: referats. allbest.ru.
7. Кулієв А. Ю., Бульба О.В. Сучасний стан функціонування інституту страхування відповідальності судновласника. 2020. Цивілістика: Право і суспільство. Одеський національний морський університет. URL:<https://doi.org/10.32842/2078-3736/2020.6.2.1.11>

Kharkavy Yehor
Education Group 1403,
faculty Navigation National University «Odessa Maritime Academy»
Scientific supervisor, Ivanova A.V., candidate of Law sciences,
associate professor of maritime law departure
National University «Odessa Maritime Academy»

**THE VIABILITY OF THE MONTREUX CONVENTION IN THE
MODERN MULTIPOLAR WORLD**

1. Historical reasons of creation Montreux Convention In today's rapidly changing world, the greatest value is enjoyed by laws, rules, guarantees that form the solid ground for creating systems of various relationships, which is commercial shipping.

It is important to understand that at every point in the world, relationship systems undergo modifications, adjusting to rules and regulations, which are superimposed at a certain point in the world order; in this case, the Black Sea has no exception, which has a number of specific regulations, ranging from special

restrictions on waste emission policy, enshrined in the MARPOL convention and ending with the regulation of entry into the Black Sea and the presence of military vessels of countries in it, which do not have direct access to the Black Sea. The latest theses reveal and regulate the Montreux Convention of 1936.

Political necessity dictate specific demands that result in Montreux Convention that was drawn up in Swiss city of Montreux. Convention was dedicated of status of Bosphorus strait and regulation of vessels passage with different purposes of usage. Result of this Convention is the document of passage regulation through Bosphorus strait.

It is important to understand that Montreux Convention was drawn up in order to control militarization of Black Sea territory and prevent destabilization of commercial shipping in that region. Noticeable fact is Montreux Convention gave Turkey more rights to control Bosphorus and prevented spreading of influence of Soviet Union on recently crushed in World War I Turkey.

Composition of the Convention consists from 29 articles, four applications and one protocol, but nowadays real interest present follow articles: 1, 2, 10, 18.

During familiarization with content of Convention we should pay our attention at article 1 is stated that The High Contracting Parties recognize main principles of free passage and shipping. Clarification about High Contracting Parties means parties drawn up this Convention. Extremely important to understand that because Montreux Convention contains clarifications for rules of passage of military vessels in war and peace time, and gives Turkey right to provide control out the rules (let the military vessels of non-Black Sea countries keep their fleet in Black Sea more than 21 days after entering in region) in case of military action and straight danger. However, due to the fact that Ankara needs to coordinate own action with Secretary General of the League of Nations and League of Nation council and Contracting Parties the need of revision and bypassing the rules pop up.

Article 2 is of no less interest because it proclaims complete freedom of navigation for merchant ships in peacetime without any restrictions. Of course, it can be assumed that Ankara is considering this article hostile. Although Article 2 of this Convention promotes commercial shipping, the development of Black Sea shipping and the Black Sea states, Turkey itself loses its monopoly on the control of ships entering the Black Sea, when, of course, in peacetime these ships can transport resources to those countries that will later pose an immediate threat to Turkey.

Particular attention should be paid to article 10 of this Convention, which means the right of small military vessels of all States and under any flag to pass through the Bosphorus. Article 10 is connected with Article 13, which specifies that in the event of such a passage, a diplomatic notification must be submitted to the Turkish side. Do not assume that this gives Turkey the right to control the number of incoming vessels, no; Ankara is only notified that military vessels will pass through the strait. Obviously, Turkey in this case is only an observer at best and at worst will pass military vessels through the strait into the Black Sea, which can cause an escalation of the conflict in a region where the main benefits of cooperation are received by the Turkish side. Based on this logic, despite the importance of this Convention for

shipping in the region, Turkey, as the main beneficiary, nevertheless loses strategic autonomy.

Article 18 is a point of contact between interests. It should be understood that at the time of signing this Convention, the parties represented by the USSR and the United States did not have common boundaries of alliances, when in the modern multipolar world in the black sea East European, Western and Islamic civilizations with their own interests collide. Article 18 states that the total displacement of military vessels of non-Black Sea states can be no more than 30k and no more than 45k if the tonnage of the strongest fleet in the Black Sea region exceeds by 10 tons of the strongest fleet in this sea by the day the Convention is signed. Obviously, this article was dictated by pragmatic intent - to prevent excessive accumulation of forces in the region without a balancer in the form of a different force.

2. Modern vision on Montreux Convention and possible impact on shipping due revision of convention Based on the above, it becomes clear that the Convention, drawn up in 1936, created primarily to share power over the critical Bosphorus Strait in the modern world, causes infighting, and its revision or cancellation can lead to catastrophic changes in the region's shipping. Unlike conventions such as MARPOL or IAMSAR, MLC and others, the Montreux Convention is a vital element in Turkey's policy, which is already a reason for serious revision because states, as a rule, put national interests above international ones, and the Montreux Convention was created to put the international interests of users of the Black Sea area above the national interests of Turkey.

It is not unreasonable to believe that in the event of a suspension of this Convention, the safety of navigation will be violated and the region will become less stable. It should be understandable that different interests and the executing of these interests would lead to different outcomes.

3. Montreux Convention as instrument of political will Interests of Turkey consist revision of Montreux Convention to obtain strategic flexibility and more influence on allies and enemies in the region: strategic role of Turkey will become greater if Ankara will get full power of transit usage for own interests through Bosphorus. As evidence of that, interests can be political strategy of modern president of Turkey Recep Tayyip Erdogan of building a channel parallel to Bosphorus strait. If take into account that Turkish official declared that new channel should not be affected by the Montreux Convention regulation, we should understand why this project was created. Despite that Montreux Convention regulations spread out on all Black Sea region, building of the new channel can be only a reason for revision of Montreux Convention. In case of success Ankara can dictate economic life of the region, restricts shipping in case of war declaring, or showing up a danger.

Interests of USA consist in prevention of changing of regional order where USA is dominant part of balance so this strategy include prevention spreading of Ankara influence and prevention from claiming Turkey interests by the reason of distance Turkey from NATO and flexibility politic of Ankara. NATO wasn't provide their responsibility of protection of Turkey after rocket attack on Turkey's military airport from Iraq during Gulf War and importance of alliance after falling of Soviet

government so Turkey intend to create strategic power to dictate own political will and form pole of power that is prohibited conditions for USA strategy in region. Fulfilling of USA interests will lead to escalation, high tension, but will not lead to significant changing in commercial shipping.

The greatest beneficiary of Black Sea trade is Russia, which strengthens relations with Turkey, contributing to its partial autonomy from NATO and the United States, showing and linking itself with Ankara, in particular thanks to the construction of joint pipelines. Still, Russian officials are concerned about Turkey's plans to build an artificial canal, rightly believing it would destabilize the region. If Moscow's interests are approved, the escalation will be carried out at no less pace, but now the shores of NATO countries, which are Bulgaria and Romania, will be more at risk, which provides a significant part of the commercial activity of the region.

Conclusion The Montreux Convention was originally positioned as a regulatory tool in the geopolitics of the Black Sea, but in the modern world this agreement can no longer guarantee compliance with the interests of the signatories. For now, the Convention has finally become an instrument of political will diktat, undermining the stability of commercial shipping in the region, leading to big problems in the merchant shipping industry. Turkey's attempts to create its own pole of power, the imposition of its own order of things on the part of the United States and the dictates of force on the part of Russia set precedents for the revision and even abolition of the current Convention, which will lead to the long-term decadence of the industry in the region for, as stated at the beginning: sustainable relations seek sustainable conditions for existence.

List of used literature:

1. Samuel Huntington Clash of Civilizations URL: [https://www.googleadservices.com/pagead/aclk?saHenry Kissinger \"World Order\"](https://www.googleadservices.com/pagead/aclk?saHenry Kissinger \)
2. Eduar Ivanyan The White House. Presidents and Politics URL : <http://visnyk-philology.uzhnu.edu.ua/index.php/1728-9343/article/view>
3. Конвенція про режим проливів (Конвенція Монтре) (вилучення) 20 липня 1936 року URL: <http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/111867-konventsiya-o-rezhime-prolivov-konventsiya-montre-izvlecheniya-20-iyulya-1936-g#mode/inspect/page/2/zoom/4>

РОЗДІЛ II. МОРСЬКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ

Аноріна В.В.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»*

*Науковий керівник: Бабаченко М.В., к.е.н., доцент
кафедри менеджменту та економіки на
морському транспорті НУ«ОМА»*

КОМПЛЕКСНА ОЦІНКА ПЕРСОНАЛУ ЯК ІНСТРУМЕНТ УДОСКОНАЛЕННЯ КАДРОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ

В даний час у всіх областях діяльності людини зростає увага до вдосконалення системи оцінки персоналу. Оцінка персоналу є невід'ємною частиною кадрового менеджменту у всіх його підсистемах. Застосування системи оцінки персоналу дозволяє визначити значимість співробітників для компанії і стимулювати зміни їх діяльності в кращу сторону. При правильній розробці і проведенні, оцінка персоналу - це ефективний інструмент, який дає змогу виявити слабкі і сильні сторони діяльності працівників, скласти план професійного розвитку, побудувати відкриту корпоративну культуру і довірчі відносини з керівником, підвищити прибутковість підприємства за рахунок більш ефективного кадрового менеджменту.

Актуальність проблеми оцінки персоналу в морській транспортній галузі, зокрема плавскладу, стоїть досить гостро. Вона пов'язана з ускладненням виробничої діяльності, зростанням вимог до роботи, розширенням відповідальності за збереження і підтримання навколишнього середовища, підвищенням рівня стресу, так як діяльність плавскладу є високоризиковою, сполученою з високими, часто мінливими навантаженнями в поєднанні з замкненим простором і обмеженим соціумом, і іншими факторами, що вимагають постійної оцінки дій персоналу, як з метою розвитку його потенціалу, так і адекватної винагороди [1].

Також судноплавна галузь знаходиться під впливом чинників, що постійно змінюються, внутрішнього і зовнішнього середовища. Процеси, що відбуваються в світовому торговельному флоті впливають і на кадрове забезпечення цієї сфери.

З огляду на наростаючий дефіцит кваліфікованої робочої сили для роботи на морських судах, особливо старших офіцерів, на перший план кадрового менеджменту виходить завдання збереження, розвитку і максимального використання вже наявного в компанії трудового потенціалу. Щоб же найбільш повно використовувати трудовий потенціал підприємства в цілому необхідно виявити, який трудовий потенціал має кожен співробітник, як він змінюється на різних етапах життя, як його виміряти, і які умови необхідні для повної реалізації цього потенціалу [2].

Оцінка плавскладу - це процес встановлення відповідності якісних характеристик моряка (здібностей, мотивацій, знань, досвіду і властивостей) вимогам посади. Проблема оцінки персоналу з метою підвищення ефективності виробництва присвячена велика кількість наукових робіт як вітчизняних, так і зарубіжних авторів. Це і економісти, і психологи, і інші фахівці в сфері людської діяльності. Однак, питанню оцінки плавскладу морських суден приділено недостатньо уваги.

Розглянемо механізм комплексної оцінки з елементами компетентнісного підходу. Він складається з кількох етапів:

1 етап - оцінка на березі силами фахівців крюїнговою компанією при зверненні в компанію вперше або при зміні судновласника.

2 етап - оцінка моряка на березі в офісі компанії-судновласника (для старшого командного складу, молодший командний склад і рядові члени екіпажу даний етап пропускають).

3 етап - на борту судна капітаном і / або старшим механіком.

Комплексне оцінювання дозволить визначити, чи є цінним даний працівник, чи варто продовжувати з ним контракт і на яких умовах, обґрунтувати доцільність підвищення оплати і просування на посаді, оцінити ефективність роботи кадрового менеджменту [3].

Підводячи підсумок, можна сказати, що оцінка є однією з найважливіших складових системи управління плавскладом, однак, для неї все ще характерна некомплексність, несистематичність і нерегулярність в застосуванні процедур оцінки. До характерних ознак чинних систем оцінки плавскладу слід віднести як упор на окремі сторони і якості оцінюваного, так і орієнтацію на спрощені процедури оцінки. Тому для підвищення ефективності оцінки плавскладу необхідно: поширення сучасних методів оцінки на всі категорії членів екіпажів морських суден, в тому числі оцінку за компетенціями; розширення доступу моряків до результатів їх оцінки; активне включення плавскладу в процес його оцінки через залучення до самоаналізу діяльності і розробки заходів щодо поліпшення роботи; розширення кола оцінювачів, в якості яких, крім крюїнг-менеджерів, капітанів / механіків-наставників, повинні виступати менеджери компанії-судновласника, безпосередні керівники на борту судна та колеги по роботі.

Список використаних джерел:

1. Михайліченко М.В., Рудик Я.М. Кадровий менеджмент: навчальний посібник. Київ: ЦП "КОМПРИНТ". 2017. 323 с.
2. Шубалий О. М. Управління персоналом: підручник. Луцьк: ІВВ Луцького НТУ. 2018. 404 с.
3. Примачев Н.Т. Антикризисное управление на морском транспорте: учебное пособие. Одесса: ОНМА. 2014. 240 с.

Безбородова А.Д.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Сенько О.В., д.е.н., професор
Національного університету «Одеська морська академія»*

ФОРС-МАЖОРНІ ОБСТАВИНИ У СУДНОПЛАВСТВІ

Форс мажорна обставина – це непередбачувана ситуація, а саме в вантажних перевезеннях морем це вплив природних або техногенних подій. Цей термин походить з французької мови і означає «вища сила». Також форс-мажорні обставини (FM) — це положення в багатьох контрактах на надання послуг, яке описує умови, за яких постачальник може бути звільнений від відповідальності за невиконання, виходячи з подій, які знаходяться поза контролем постачальника [1].

Для того щоб ситуація була визначена як форс-мажор, потрібно, щоб вона підпадала під ознаки надзвичайності та невідворотності. Наприклад, якщо виконувати зобов'язання з якоїсь причини стає складно чи невігідно, проте залишається можливим це не форс-мажор.

У договорі сторони можуть зазначити обставини, за яких вони звільняються від обов'язків, та порядок посвідчення таких обставин. Перелік форс-мажорних обставин бажано зазначити у договорі з додаванням фрази «цей перелік не є вичерпним» [2].

Якщо у договорі не зазначено форс-мажорні обставини та інші обов'язки, пов'язані з ними, тоді такі обставини визначаються на підставі загальних норм законодавчих актів.

Визнання того факту, що невиконання договору сталося через обставини форс-мажору, не знімає зобов'язання взагалі. Це лише:

1. Знімає обов'язок сплачувати штрафні санкції за договором: штраф, пеню тощо;
2. Може бути основою розірвання договору, якщо їм передбачено.

Поки судно перевозить вантаж, жодна зі сторін не має права розірвати договір. Цей підхід було використано, щоб уникнути того, що положення діє як зброя в руках сторони, яка стверджує про форс-мажор. Слід зазначити, що якщо договір розірвано, поки на борту судна є вантаж, власники залишатимуться відповідальними за законом як зберігачі вантажу та повинні будуть нести витрати на розвантаження, не маючи жодних договірних прав по відношенню до фрахтувальників [3].

Економіка кожної країни залежить від надійних вантажних перевезень, які зв'язують підприємства з постачальниками та ринками в усьому світі. На рис. 1.1. ми бачимо, як поділяються форс мажорні обставини.

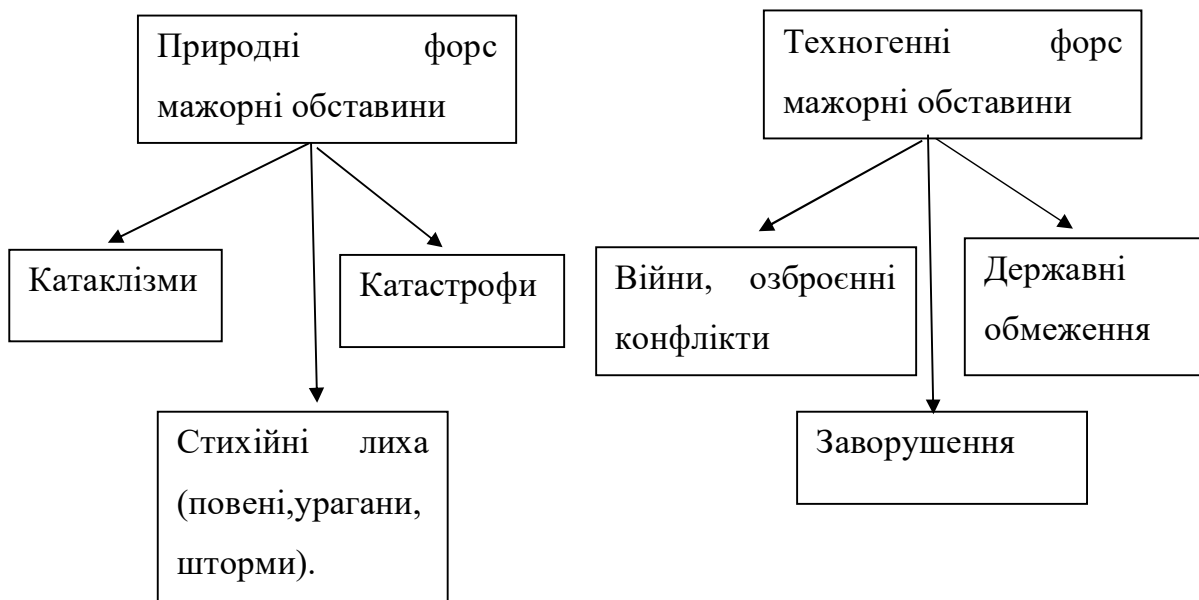


Рис. 1.1. Розподіл форс мажорних обставин в судноплавстві.
Джерело: [сформовано автором]

Однак природні та техногенні події, які відбуваються, можуть вплинути на ланцюг поставок і загальний рух вантажів, що матиме наслідки для торгівлі та економіки. Визначення ВІМСО «форс-мажорних обставин» охоплює «класичні» форс-мажорні події: пожежа, страйк, стихійні лиха тощо. Тематичні посилення включають інциденти кібербезпеки, перекриття водних шляхів і пандемії.

Форс-мажорними обставинами не вважаються обставини, які не є надзвичайною ситуацією:

1. Фінансова та економічна криза;
2. Відсутність товарів над ринком, необхідні виробництва;
3. Зростання курсів іноземної валюти щодо національної;
4. Дефолт;
5. Порушення обов'язків контрагентом боржника [4].

Пандемія COVID-19 може бути форс-мажорною подією відповідно до пункту, який конкретно стосується «епідемії» або «пандемії». Ситуація потребує застереження про форс-мажор, лише якщо такі події:

1. Зовнішні (поза контролем сторін);
2. Непередбачувані (неможливо передбачити);
3. Непереборні (його наслідків не уникнути).

Однак положення про форс-мажор не є виправданням для всього. Це не поширюється на випадки, коли компанія не виконує свої обов'язки через недбалість з її боку або дорожчі альтернативи. З огляду на це, форс-мажор – це договірна концепція, яка визначається умовами, згаданими між сторонами. Але як запобіжний захід компанії включають цей пункт під час підписання своїх угод. Включення цього пункту в договір звільняє обидві сторони. Це знімає з

компаній будь-яку відповідальність під час катастроф, які знаходяться поза їхнім контролем. Форс-мажор може бути положенням про право вето, яке може покривати неможливість виконання контракту [5].

Список використаних джерел:

1. MARSHALL HARGRAVE/ What Is a Force Majeure Contract Clause, and How Does It Work? [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://www.investopedia.com/terms/f/forcemajeure.asp>
2. Іванов Д. А. Юридіко-технічні норми у міжнародно-правових актах з безпеки судноплавства / Д. А. Іванов // Суспільство. Держава. Право. – Одеса: Фенікс, 2014. – Вип. 4. – С. 47-50.
3. Міжнародна торгова палата. «Застереження ICC про форс-мажорні обставини та труднощі 2020», стор. 1.
4. Brigitta Jögi/ Is the emergency situation a force majeure, which exempts from fulfilling contracts? 2020. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://www.grantthornton.ee/en/insights1/is-the-emergency-situation-a-force-majeure-which-exempts-from-fulfilling-contracts/>
5. Poorvi Sanjanwala and Kashmira Bakliwal/ What is force majeure? The legal term everyone should know during Covid-19 crisis. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://economictimes.indiatimes.com/small-biz/legal/what-is-force-majeure-the-legal-term-everyone-should-know-during-covid-19-crisis/articleshow/75152196.cms>

Бозбей Д.Г.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ «ОМА»
Науковий керівник: Примачова Н.М., к.е.н., доцент
кафедри економічної теорії та підприємництва
на морському транспорті*

**ОЦІНКА ЕФЕКТУ МАСШТАБУ ЯК ОСНОВНОГО ПРИНЦИПУ
СУЧАСНОГО РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО СУДНОПЛАВСТВА**

Круїзне судноплавство є одним із найпопулярніших і швидкозростаючих компонентів міжнародного туристичного ринку, що має значний інвестиційний потенціал, з огляду на природні особливості, які безперервно збільшуються, попит і, як наслідок, економічні результати, що досягаються в даному виді судноплавства.

Як і більшість секторів туристичної індустрії, круїзна індустрія швидко розширюється та змінюється, оскільки подорожі стають доступними для дедалі більшої кількості людей. Насправді, круїзна індустрія стала найшвидше зростаючою індустрією туризму, зростаючи вдвічі, ніж будь-який інший сектор наземного туризму. Це ринок, який приваблює людей будь-якої демографічної категорії, місцеположення та бюджету [1].

Економія від масштабу означає перевагу у витратах, яку отримує фірма, коли вона збільшує свій рівень виробництва. Перевага виникає завдяки зворотній залежності між постійними витратами на одиницю та кількістю виробленого. Чим більша кількість виробленої продукції, тим менші постійні витрати на одиницю.

Економія від масштабу також призводить до падіння середніх змінних витрат (середніх непостійних витрат) зі збільшенням випуску. Це досягається завдяки операційній ефективності та синергії в результаті збільшення масштабу виробництва [2].

З 2015 по 2020 рік середній валовий тоннаж нового круїзного судна з основних круїзних ліній становив 164 000 валових тонн — більш ніж удвічі більше, ніж розмір судна, побудованого в 1990-х роках.

Так чому круїзні лайнери продовжують збільшуватися? Для круїзних компаній і пасажирів існує ряд переваг для великих круїзних суден.

Почнемо з ефективності роботи. Чим ефективніше може працювати судно, тобто чим менше коштує його експлуатація на одну людину, тим більше грошей може заробити круїзна компанія. Обслуговування нових — і більших — кораблів може коштувати дешевше, особливо з розрахунку на одну людину. Саме в цих обставинах і починає діяти ефект масштабу [3].

Не тільки круїзні компанії отримують більше від великих кораблів. Для пасажирів також є більше. Найбільшим обмеженням щодо того, що можна помістити на круїзне судно, є розмір. Більші кораблі означають більше зручностей.

Наразі в усьому світі працює приблизно 350 круїзних суден, що відрізняються за розмірами та секторами ринків, на які вони звертаються. Круїзні компанії зазвичай відносять свої судна до певної комерційної лінії на основі сегментації пасажирів, а не глобальної загальної класифікації, але згідно з Міжнародною асоціацією круїзних ліній, круїзна індустрія сегментується на «сучасні» (великі судна), «преміум» (середні судна), «люкс» (малі судна) і «ніша / спеціальність» (дуже малі судна) [4].

За останні десятиліття круїзна індустрія стрімко розвивалася. Як наслідок, розміри суден не перестають зростати і тепер перевищили бар'єри в 200 000 GT і 5,000 пасажирів, завдяки економії на масштабі, як це відбувається з контейнеровозами. Крім того, це збільшення означає зниження середніх витрат на одиницю пасажирів. Ми аналізуємо цифри, дивлячись на три типи моделей витрат: капітальні, операційні витрати та витрати на рейс.

Основними перевагами мега-круїзів є:

- Вони створюють «новий» попит на пасажирів;
- Витрати одиниць мінімізуються за рахунок використання ефекту масштабу;
- Включення більшої кількості зручностей, таких як казино, ресторани чи торгові центри, призводить до збільшення доходів;
- Зменшення екологічних витрат на одного пасажирів, оскільки більше

клієнтів на судні означає менше екологічне навантаження викидів на людину;

- Краща ефективність споживання палива, оскільки мега-круїзи, як правило,

включають заходи для зниження забруднення, такі як скрубери та системи селективного каталітичного відновлення;

- Оптимізація поводження з відходами за рахунок наявності спеціальних приміщень і персоналу.

Нові та зазвичай більші кораблі не тільки додадуть прибутку, але й матимуть тенденцію бути більш ефективними (нижчі експлуатаційні витрати) і генерувати більший дохід на борту, крім того, вони дозволяють круїзним компаніям стягувати вищі ціни на квитки для своїх найновіших суден (рис 1).

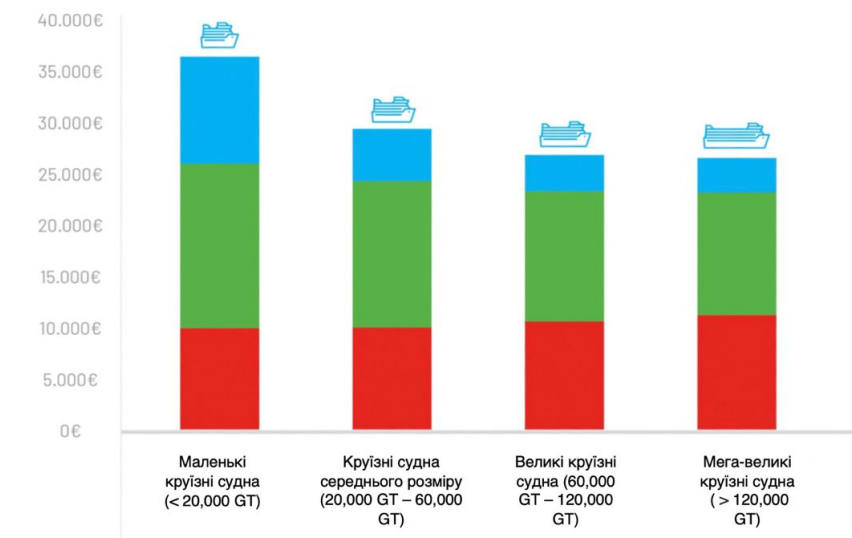


Рис. 1. Загальна вартість витрат для кораблів кількох розмірів [4]

Є три рушійні сили будівництва круїзних суден більшої місткості. Найбільш помітним є зв'язок збільшення розміру судна зі створенням «нового» попиту на пасажирів [5]. Більші судна додають низку заходів і послуг на борту, які дозволяють круїзним компаніям змінювати комерційні стратегії, прагнучи розширити цільові, соціальні та вікові групи. Не буде абсолютною помилкою сказати, що для багатьох пасажирів корабель стає «пунктом призначення».

Другий фактор пов'язаний із отриманням прибутку - окрім купівлі квитків, круїзні компанії отримують значні прибутки від розширення та різноманітності послуг і заходів, які вони пропонують на судах [6].

Більші круїзні лайнери — це «плавучі курорти» і «розважальні кораблі», з цілою низкою об'єктів, які самі по собі розглядаються як місця для подорожей [7]. Ступінь цієї трансформації є таким, що призводить до аргументу і критики, що кораблі самі по собі є головною привабливістю та вибором пасажирів, а не порти та/або пункти призначення, куди ці кораблі відправляються [8].

Третім виправданням тенденції до більших круїзних суден є нібито економія на масштабі. Збільшення пасажиромісткості на судні знижує середні загальні витрати шляхом розподілу постійних витрат на (набагато) більшу кількість пасажирів [9].

Список використаних джерел:

1. Bond, M. (2020, May 28). Seatrade Cruise Talks: Port Operations in Europe. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.seatrade-cruise.com/seatrade-cruise-talks/seatrade-cruise-talks-port-operations-europe>
2. Маршалл А. Принципи економічної науки [Текст]: підручник / Маршалл А., М. : Прогрес-Універс, 1993
3. Camprubi, R., & Coromina, L. (2016). Content analysis in tourism research. *Tourism Management Perspectives*, 18, 134-140.
4. CLIA (Cruise Lines International Association). (2019) 'Global Market Report 2019'. (Accessed Mar 12, 2022). [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://cruising.org/en/news-and-research/research/2021/february/2019-global-market-report>
5. Wood, R. E. 2004. Cruise Ships: Deterritorialized Destinations. *Tourism and Transport*, pp. 133–45.
6. Klein, R.A. 2006. 24 Turning Water into Money: The Economics of the Cruise Industry. *Cruise Ship Tourism*. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://doi.org/10.1079/9781845930486.0261>
7. Bull, A. 1996. The Economics of Cruising: An Application to the Short Ocean Cruise Market. *Journal of Tourism Studies* 7 (2): 28–35.
8. Mahoney, I., and V.E. Collins. 2019. The Capitalist Voyeur: Commodification, Consumption and the Spectacle of the Cruise. *Leisure Studies* 44 (3): 1–14.
9. Pallis, T. 2015. Cruise Shipping and Urban Development: State of the Art of the Industry and Cruise Ports. *International Transport Forum Discussion Paper* 2015–2014.

Боштан І.В.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Задерей А.Є., к.е.н., доцент
кафедри економічної теорії та підприємництва
на морському транспорті НУ«ОМА»*

**ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ВИЗНАЧЕННЯ ТИПУ СТРАТЕГІЇ
РОЗВИТКУ СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ**

Аналіз ринку транспортних послуг у сегменті морських контейнерних перевезень дозволив визначити проблеми, пов'язані з необхідністю формування стратегії розвитку організацій, які представлені в цьому сегменті. Вирішення

цих проблем, у свою чергу, пов'язане з питанням типології стратегій розвитку, яке представлено недостатньо широко, а саме відсутність глибокого дослідження специфіки вибору та типології стратегій для організацій морського транспорту обмежує їх у виборі конкретних дій, ефективних саме для даного бізнесу.

Існує два загальні підходи, що дозволяють визначити тип стратегії розвитку організації: підхід, орієнтований на організацію та клієнтоорієнтований підхід [1, 2, 3]. Іншими словами, організація виходить або зі своїх можливостей, або зі споживчих очікувань вантажовласників. З урахуванням цих очікувань організація змінюється чи орієнтується на іншу групу вантажовласників.

Використання підходу, орієнтованого на організацію, дозволяє оцінити її внутрішні можливості (конкурентна перевага, пропозиція продукту, правова структура та доступні ресурси). Якщо дані внутрішні повноваження відповідають зовнішнім чинникам ринку, як-от зростаюча конкуренція, споживчий попит тощо, організація повинна розглядати стратегії розширення чи скорочення діяльності.

При використанні клієнтоорієнтованого підходу в організації менеджери вивчають потреби та вимоги клієнтів (як поточні, так і перспективні). Далі розглядається можливість задоволення виявлених потреб за допомогою внутрішніх ресурсів організації. Потім визначається, як пропозиція спеціальних послуг вписується у вибрану стратегію. І, нарешті, розглядаються конкуренти, які пропонують послуги, які затребувані споживачем на ринку, де найбільш суттєвими з класифікаційних ознак є: ознака зростання, рівень управління, функціональні види діяльності, тип поведінки над ринком і сфера економічних відносин.

За ознакою зростання розглянемо окремі види стратегій докладніше, і наведемо актуальні ринкові приклади їх використання у організаціях на ринку морських контейнерних перевезень.

1. Стратегії розширення, зокрема, стратегії концентрованого зростання, до яких відносяться стратегії посилення позицій організації на ринку, розвитку товару чи розвитку ринку; стратегії інтегрованого зростання, до яких відносяться стратегії зворотної та вертикальної інтеграції, що йде; стратегії диверсифікаційного зростання, до яких належать стратегії центрованої та горизонтальної диверсифікації [4].

Вибір того чи іншого типу стратегії залежить від різних чинників, зокрема від стадії життєвого циклу організації, її становища на ринку і поточного стану ринку. Оскільки для ринку морських контейнерних перевезень характерне збільшення ступеня конкуренції, організації зазнають збільшеного тиску, щоб забезпечити і підтримувати зростання. Це, своєю чергою, змушує організації розглядати різні стратегії розширення видів діяльності. Пріоритетне використання стратегій розширення притаманне лідерам галузі, до яких ми відносимо судноплавні лінійні компанії MSC, Maersk та CMA-CGM, які

займають три перші місця у рейтингу судноплавних компаній за величиною глобального контейнерного флоту.

2. Стратегії скорочення (наприклад, скорочення витрат, «збирання врожаю» та ін.) використовуються під час переходу від тривалого зростання до спаду. Слід виділити чотири типи такої стратегії [5]:

- стратегія «збирання врожаю», передбачає відмову від довгострокових цілей бізнесу для максимізації доходу в короткостроковій перспективі. Ця стратегія реалізується в тих організаціях, які не мають перспективи і які неможливо прибутково продати. Ця стратегія характеризується скороченням витрат на робочу силу та закупівлю з метою досягнення максимального доходу за період поступового скорочення бізнесу до нуля;

- стратегія скорочення бізнесу передбачає продаж (закриття) одного чи кількох структурних підрозділів, чи якогось напрямку діяльності організації. Така стратегія може використовуватися у разі, коли організації потрібні додаткові кошти у розвиток будь-якого направлення;

- стратегія скорочення витрат характеризується пошуком можливостей зменшення витрат, і навіть проведення низки заходів, спрямованих на скорочення витрат. Ця стратегія найчастіше носить тимчасовий чи короткостроковий характер у зв'язку з негативною ринковою ситуацією, що складається в певний момент часу;

- стратегія ліквідації – крайній випадок стратегії скорочення, використовується у разі, коли розвиток діяльності організації неможливий.

3. Комбіновані стратегії мають на увазі спільне використання розглянутих вище елементів або ряду простих стратегій, що реалізуються стосовно кожного окремого напрямку бізнесу. У організаціях на ринку морських контейнерних перевезень реалізація комбінованих стратегій можлива лише великими учасниками цього ринку, діяльність яких характеризується багатоаспектністю, різноманітністю послуг, і широкою географією їх надання. У разі використання організаціями комбінованих стратегій спостерігається скорочення розвитку менш перспективних напрямів бізнесу на користь перспективніших. Прийняття рішень щодо догляду, концентрації, а також розширення на певних сегментах ринку має бути чітко аргументовано та здійснюватись залежно від стану ринку транспортних послуг загалом, його певних сегментів, а також стадії життєвого циклу. При цьому слід зазначити, що збереження наступності управлінських рішень та цілісності організації є важливою умовою реалізації комбінованої стратегії [3].

Враховуючи специфіку організацій на ринку морських контейнерних перевезень, під стратегією цих організацій розуміється спрямованість дій, що забезпечують зростання бізнесу та конкурентоспроможності організації у перспективі.

Список використаних джерел:

1. Стратегічне управління: навч. посібник / І.Токмакова, та ін. Київ : Центр навчальної літератури, 2019. 272 с.

2. Сумець О. М. Стратегічний менеджмент : підручник. Харків : ХНУВС, 2021. 208 с

3. Борзенко В. І. Антикризове управління: навчальний посібник. Харків : Видавництво Іванченка І. С., 2016. 232 с.

4. Jocko Willink. Leadership strategy and tactics. The New York Times: St. Martin's Press. 2020. URL: <https://hub.kyivstar.ua/ru/reviews/strategiya-i-taktika-liderstva/>

5. Гринів Н. Т., Подвальна Г. В. Транспортна послуга як об'єкт аналізу та управління. *Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Серія : Проблеми економіки та управління.* 2015. № 815. С. 27-35. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPP_2015_815_7.

Бучко В.В.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ «ОМА»
Науковий керівник: Голубкова І.А., д.е.н., професор
завідувач кафедри економічної теорії та підприємництва
на морському транспорті НУ «ОМА»*

КОМПЛЕКСНІ ПРОБЛЕМИ БЕСПЕКИ В КРУЇЗНОМУ СУДНОПЛАВСТВІ

Круїзне судноплавство – це один з найпопулярніших і швидкозростаючих компонентів міжнародного ринку, який безумовно має значний інвестиційний потенціал, враховуючи природні властивості, що постійно зростають, попит та пов'язаних з ними економічні результати у цьому виді судноплавства.

В даний час галузь океанічних, морських, річкових круїзів у світі перебуває в процесі відродження після глибокої кризи через пандемію COVID-19. Світове круїзне судноплавство пережило найбільшу та безпрецедентну кризу з часів Другої світової війни. Це, у свою чергу, призвело до рекордно низьких цін на вторинному ринку пасажирських суден і серйозно вплило на економіку в цілому. Дуже важливою в цих умовах виступає сучасний стан та проблеми забезпечення безпеки сектору круїзного судноплавства в умовах глобалізації ринку.

Проблема безпеки мореплавання є найважливішою на морському транспорті, оскільки від успішного рівня безпеки залежить захист життя та здоров'я членів екіпажу та пасажирів суден, збереження самих транспортних засобів та вантажів, що перевозяться на них.

Ця проблема давно перейшла з національної на міжнародну. Велика кількість аварій у водах Світового океану спричиняє великі людські та матеріальні втрати, особливо аварії на великих пасажирських суднах .

У зв'язку з розвитком технологій, будівництвом великих суден та інтенсифікацією судноплавства в багатьох частинах Світового океану питання

про необхідність міжнародного регулювання безпеки на морі стає все більш актуальним.

Забезпечення безпеки судноплавства включає низку заходів щодо досягнення необхідного рівня надійності та живучості судна з урахуванням зовнішніх факторів, що забезпечують безпечну експлуатацію корабля у Світовому океані.

Зрозуміло, що рівень розвитку круїзного судноплавства залежить від забезпечення безпеки круїзних туристів, захисту їхнього життя, здоров'я та майна. Що стосується безпеки круїзного туризму, слід наголосити, що це широка, складна та багаторівнева концепція. Неможливо спростити заходи безпеки та примітивно уявити їх як охорону круїзне-туристичних об'єктів. Зрозуміло, що безпека повинна ґрунтуватися на системному підході, оскільки категорія «круїзна безпека» надзвичайно складна і багат шарова. Безпека туризму - це універсальна категорія з економічним, соціальним, екологічним та іншим змістом, що поєднує інтереси виробників та споживачів туристичних послуг, а також цілі, на досягнення яких спрямована туристична діяльність. Нарешті, рекомендується розділити безпеку туризму на економічну, соціальну та екологічну та, у структурі безпеки туризму, виділити політичну безпеку, соціальну безпеку, здоров'я та безпеку туристів, безпеку особистих даних, правову безпеку туристів, безпеку споживачів, безпеку комунікації, екологічна безпека, безпека послуг та багато іншого [1].

Щоб врахувати фактори, що впливають на безпеку круїзів, необхідно виявити всі можливі зовнішні та внутрішні загрози.

Критерії контролю безпеки визначені міжнародними морськими конвенціями, національними вимогами, міжгалузевими та галузевими правилами. Деякі правила та положення можуть включати критерій контролю у конкретному числовому виразі. Такі контрольні критерії найбільш зрозумілі. Однак це не гарантує більш простої реалізації. Інші правила можуть встановлювати вимоги у досить загальних виразах або представляти широкий діапазон значень чи способів задоволення кожного критерію. Завдання критеріїв контролю різняться за своєю складністю, оскільки деякі з них вже чітко сформульовані та визначені правилами. Такі критерії зазвичай дуже індивідуальні та визначаються окремо для кожного судна.

На безпеку в морі впливає безліч чинників, включаючи вантажовідправників, порти і портові влади, прибережні країни, міжнародне співтовариство тощо.

Для досягнення адекватного рівня безпеки на міжнародному рівні має існувати система безпеки, яка здатна вживати необхідних заходів та контролювати здійснення цієї діяльності за допомогою різних інструментів та через різні інститути. У морській системі безпеки в морі можна виділити наступні компоненти:

- установи, які приймають правові норми (міжнародні конференції, Міжнародна морська організація та її установи тощо;

- стандарти, міжнародні морські конвенції та інші правові інструменти, пов'язані з безпекою на морі, та користувачі в морі;
- установи, що відповідають за виконання та моніторинг заходів безпеки.

На безпеку круїзного судноплавства впливають системні і несистемні чинники. гідрометеорологічні умови плавання окремих районах Світового океану, технічні недоліки конструктивних особливостей кораблів, неналежне виконання службових обов'язків входять до системних факторів.

Несистемні чинники включають: терористичні акти, бойові дії, пожежі борту, морські катастрофи, крадіжки, насильство, спалахи хвороб, падіння за борт, екологічні катастрофи тощо.

За даними ІМВ (International Maritime Bureau / Міжнародне морське бюро), незважаючи на пандемію коронавірусу, кількість нападів на судна по всьому світу у 2020 році збільшилася на 20% порівняно з 2019 роком. Усього на морі було зафіксовано 195 випадків піратства та збройного розбою, роком раніше – «всього» 162. Експерти пов'язують зростання піратської активності з наслідками поширення COVID-19 у світі.

У круїзному судноплаванні пріоритет віддається не тільки якісним характеристикам морської подорожі, не меншій уваги заслуговує управління безпекою круїзної системи. Останнє стає найважливішою умовою експлуатації, на основі якої фактично будуються якісні характеристики круїзного продукту. Ця умова вважається одним із провідних до досягнення цільової економічної мети.

Зазначена особливість вирішення завдань визначає відмінність управління від створення відповідних техніко-економічних параметрів круїзних лайнерів, пасажирських терміналів, регіону плавання та обліку індивідуальних побажань пасажирів.

Відзначене і визначає універсальність критеріального обумовлення системи управління розвитком круїзного потенціалу для реалізації відповідних морських маршрутів у конкретних зовнішніх обставинах.

Стандарти сталого економічного розвитку повинні розрізняти ризики для бізнес-структури та ризики, пов'язані з діяльністю цього виду бізнесу для підсистем зовнішнього середовища. Системна безпека повинна формуватися з урахуванням прояву зовнішніх загроз та можливого невідповідного виконання набору правил та обмежень [2,279].

Їх виникнення зумовлено об'єктивністю технічних складових ризику, характером прояву особливостей природного середовища та помилками управлінських та виконавчих організацій. Особливе місце займає дисципліна моряків та рівень управління на всіх рівнях.

Відповідно до Морської доктрини України на період до 2035 року виділяють завдання державної морської політики:

- забезпечення режиму судноплавства у внутрішніх водах та територіальному морі України, що відповідає міжнародному морському праву та міжнародним стандартам безпеки;
- підвищення безпеки судноплавства на українських судах;

- сприяння розвитку всіх секторів економіки прибережних регіонів держави;
- ефективне виконання функцій морської адміністрації та інших функцій держави, що передбачені міжнародними договорами України у сфері морських перевезень;
- тощо[3].

Для досягнення належного рівня безпеки має існувати система безпеки на міжнародному рівні, яка може гарантувати необхідні заходи та контролювати їх виконання. Система безпеки на морі складається з наступних елементів:

- установи, що забезпечують правове регулювання морського транспорту (наприклад, Міжнародна морська організація);
- установи, відповідальні за впровадження та моніторинг заходів та стандартів безпеки;
- міжнародні морські конвенції та інші правові документи щодо безпеки на морі;
- учасники морських перевезень.

Список використаних джерел:

1. Голубкова І.А., Левинська Т. І., Бабаченко М. В. / Проблема безпеки в круїзному судноплаванні// Причорноморські економічні студії. - 2019. - Вип. 39(1). - С. 5-10.
2. Голубкова І.А. Бізнес-планування в круїзному судноплаванні. Підручник. / Примачов М.Т., Примачова Н.М., Левинська Т.І., Яворська А.Ф./ – Одеса: НУ«ОМА», 2020. – 347 с.
3. About approval the Maritime of the doctrine of Ukraine on period 2035 year. Decree of Cabinet of Ministers of Ukraine 07.10.2009 № 1307, <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/13072009> (In Ukrainian)

Виноградова М.С.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Сотниченко Л.Л., д.е.н., професор,
завідувач кафедри менеджменту та економіки
морського транспорту НУ«ОМА»*

ОСНОВНІ ПЕРЕВАГИ КОНЦЕСІЇ ЯК ІНСТРУМЕНТУ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Дослідження широкого спектра точок зору на семантику поняття «концесія» дозволило констатувати, що в науковій літературі використовується кілька його дефініцій в залежності від досліджуваної предметної області.

В економічній літературі концесія трактується як «договір про передачу в експлуатацію на певний термін природних багатств, підприємств та інших господарських об'єктів, які належать державі» [1].

В юридичній сфері концесія визначається як передача державою в експлуатацію будь-якої іноземної або національної фірмі частини своїх природних багатств, підприємств і технологічних комплексів, інших об'єктів. При цьому стороною у правовідносинах завжди є держава, а дозвіл на здійснення діяльності пов'язано з монополієм правом держави на певні ресурси або на заняття певною діяльністю, що є прерогативою (монополією) держави [2].

Концесія - форма державно-приватного партнерства, що сприяє залученню інвестицій в інфраструктурні галузі і представляє собою систему ставлення між державою і бізнесом, що виникають при створенні (реконструкції) об'єкта державної власності та має важливе соціально-економічне значення.

Економічна сутність концесій проявляється через переваги і недоліки, властиві цій формі ДПП.

Основні переваги концесії досліджені в багатьох роботах. У даній роботі виконано їх систематизація та диференціацію по суб'єктам концесії, результати, представлені на рис. 1 показують, що для концесії характерна наявність мультиплікативного ефекту за рахунок забезпечення балансу інтересів держави, бізнесу і суспільства.

Держава вирішує завдання будівництва соціально і стратегічно важливих об'єктів державної власності, що сприяє зростанню ефективності управління державною власністю, ослаблення бюджетного навантаження, збільшення бюджетних надходжень і таке інше. Бізнес розширює сферу інвестування, отримує додаткові доходи від супутніх видів діяльності, при цьому наявність довгострокових договірних відносин з державою призводить до зниження ризиків, пов'язаних з реалізацією інвестиційних проектів, розширенням кредитних можливостей під забезпечення державних гарантій і т. д. Суспільство отримує можливість користування якісними послугами, що надаються концесіонером за концесійною угодою, за регульованими тарифами, при цьому спостерігається зниження соціальної напруженості за рахунок створення нових робочих місць.

В цілому реалізація інвестиційних проектів на основі концесії дозволить прискорити соціально-економічний розвиток країни, призведе до зростання зайнятості населення, підвищення рівня життя, особливо у віддалених регіонах, і мобільності.

Виявлені переваги, значимість яких підвищується в умовах економічної кризи, визначили роль концесій як інструменту залучення інвестицій в галузь. Необхідність залучення приватного капіталу до створення об'єктів інфраструктури портів. Однак для перетворення концесій в дієвий інструмент залучення інвестицій в галузь потрібна розробка системи організаційно-методичного забезпечення активізації концесійної діяльності [1].



Рис. 1. Основні переваги концесії як форми державно-приватного партнерства

Основною причиною, яка стримує розвиток концесій, є слабе наукове опрацювання управління ризиками. З урахуванням того, що проекти на основі концесії відносяться до інвестиційних проектів, до них може бути застосована класична схема класифікації ризиків, запропонована різними авторами. Так, в [3] ризики класифікуються за сферами прояву (економічні, політичні, соціальні, екологічні та ін.), за формами інвестування (реальні, фінансові), за джерелами виникнення (систематичні, несистематичні).

Досягнення цільових орієнтирів ґрунтується на вдосконаленні нормативно-правового забезпечення різних аспектів партнерства, які фіксує права власності на об'єкти, що будуються (реконструюються), зобов'язання сторін партнерства, тимчасові рамки їх взаємодії, розподіл ризиків, що виникають. При цьому широке впровадження концесій як найбільш перспективної форми державно-приватного партнерства у вирішенні стратегічних завдань морської галузі на сучасному етапі вимагає детального опрацювання організаційно - методичного забезпечення реалізації цього процесу [2].

Список використаних джерел:

1. Дутко Н. Г. Концесія, як перспективна форма державно-приватного партнерства. *Електронний журнал «Державне управління: удосконалення та розвиток»*. 2020. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=1597.pdf>
2. Грищенко С. Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства: практичний посібник для органів місцевої влади та бізнесу. Київ: ФОП Москаленко О., 2011. 140 с.

3. Кравченко М. О., Бояринова К. О., Копішинська К. О. Управління ризиками: навчальний посібник. Київ : КПП ім. Ігоря Сікорського, 2021. 432 с.

Вихристюк К.В.

здобувач вищої освіти 4 року навчання ННІМПтаМ НУ«ОМА»

Науковий керівник: Кучер І.С., старший викладач

кафедри менеджменту та економіки

морського транспорту НУ«ОМА»

СКЛАДНОСТІ РОБОТИ ПОРТІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Фактично з перших годин російських атак судноплавство в українських прибережних водах стало вкрай небезпечним через атаки російських військових кораблів та мінування водних шляхів. Самі акваторії лишались відносно безпечними для судноплавства, втім було повністю припинено швартувальні роботи. Фактично, майже три місяці всі стояли на якорі.

Таким чином біля причалів та на рейдах застрягли близько 100 вантажних судна з екіпажами як з українських так і іноземних моряків. Найгірша ситуація стосовно екіпажів була в Маріуполі, тому вони взагалі не мали можливості евакуюватися наземним шляхом. [1]

Для того, щоб зерно хоч якось транспортувати президентом України було підписано так звану «Зернову угоду». 22 липня 2022 року в Стамбулі було підписано угоду про розблокування українських портів "Одеса", "Чорноморськ" і "Южний" для вивезення на експорт зерна та іншої аграрної продукції. Загони ВМС прокладатимуть маршрути з портів Одеси, Чорноморська та Південного. Згідно з угодою, укладеною за посередництва Туреччини та ООН, Росія погодилася не атакувати порти під час транзиту зерна. [2]

На шостому місяці повномасштабного російського вторгнення дозвіл на вивезення зерна з України отримали шість суден. Спільний координаційний центр дозволив цим суднам прохід через морський гуманітарний коридор у Чорному морі. Вони мали вивезти з України зерно, яке було заблоковано на початку російського вторгнення. [1]

1 серпня 2022 року в рамках реалізації домовленостей з Одеського порту вирушило перше судно – RAZONI під прапором Сьєрра-Леоне. Судно перевозило 26 тисяч тон української кукурудзи в Ліванський порт Тріполі. 5 серпня з портів Великої Одеси вирушив перший караван суден з українським зерном. На борту трьох балкерів NAVI STAR, ROJEN і POLARNET – 57 тисяч тон української кукурудзи, яка прямувала до Туреччини, Великобританії та Ірландії. 9 серпня з порту "Чорноморськ" вийшло ще два судна з 70 тисяч тонн продовольства. Станом на 11 серпня всього через гуманітарні Морські коридори вдалося вивезти з України близько 375 тисяч тонн зерно. Так, за 29 днів з початку дії домовленостей з України було вивезено понад 1,3 мільйона тонн продовольства. [2]

З моменту відкриття «зернового коридору» з українських портів вийшли понад 60 суден, які доправили агропродукцію (тонни пшениці, кукурудзи, олії) до 18 країн, зокрема до портів Лівії, Іспанії, Румунії, Італії, Ізраїлю, Німеччини, Єгипту та Туреччини. [1]

На даний час ми можна побачити, що *за два дні 18 та 19 листопада з портів "Одеса", "Чорноморськ" та "Південний" вийшли дев'ять суден, які завантажені 162 тис. тон агропродукції. Про це [повідомили](#) у Міністерстві інфраструктури України.* Балкери відправились "зерновим коридором" до країн Африки, Азії та Європи. Зокрема балкер BOZBURUN-M завантажили 40 тис. тонн пшениці для жителів Ефіопії.

На сьогодні в морських портах Одещини під завантаження 1 млн. тон продукції стоять 26 суден.

З початку серпня вийшли 475 суден, якими експортували 11,2 млн тон українського збіжжя. Приблизно третина – на африканський континент, третина – на близький схід, деє близько 15% – до країн південно-східної Азії, решта – до європейських країн.

На сьогоднішній день експортує товари через три річкові порти на Дунаї: Ізмаїльський, Усть-Дунайський та Ренійський. Вантажообіг через українські порти на річці Дунай за 6 місяців 2022 року зріс у 2,4-5 разів, порівняно з аналогічним періодом минулого року.

Саме на дунайські порти припадають 30% українського експорту у воєнний час. З них вантажі прямують річкою до Румунії у порт Констанци, звідки їх везуть морем в інші країни.

Через Ізмаїльський порт до війни щорічно відправляли на експорт до 5 млн тон вантажів, хоча встановлена потужність порту сягає 7 млн. тон. Ренійський порт використовував свій потенціал на 10%, оброблявши 1,4 млн. тон вантажів. Потужність Усть-Дунайського порту – 4 млн. тон, у 2021 році через нього пройшли лише 6 тис тон.

Загалом річкові порти спроможні забезпечити експорт-імпорт не більше 10% товарообігу, який раніше відправлявся морем, тобто до 15 млн. тон на рік.

Тож розблокування морських портів залишається пріоритетним питанням для України та всього світу, який залежить від українського зерна.

Можна навести такий приклад: навіть не дуже велике судно, 80 тис. тон, яке у порту "Південний" відвантажувало зерно на експорт, дорівнює деє 3 600 автівок. Це 3 600 водіїв, 3 600 документів, сертифікатів, накладних тощо. Без розблокування глибоководних портів з терміналами такі об'єми замінити іншими шляхами неможливо. [3]

Від початку повномасштабного вторгнення, портова інфраструктура зазнала значних збитків. А якщо урахувати термінали, приватні стивідорні компанії, державні стивідорні компанії, це теж додасть десятки і сотні мільйонів доларів. Якщо говорити загалом про вплив на економіку України — втрати агропромислової, металургійної, добувної та інших галузей — це мільярди доларів. Про що говорити, якщо 90% світової економіки зав'язані на морське сполучення. Це стосується й України.

Тобто, збитки від блокування портів в Україні склали мільярди доларів.

Згідно з фінансовим планом державного підприємства “Адміністрація морських портів України” на 2022 рік, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 29 квітня 2022 р. № 328, чистий прибуток підприємства заплановано на рівні 1,9 млрд грн. Водночас, за прогнозом ДП “АМПУ” у зв’язку із ситуацією, що склалася, за результатами роботи в 2022 році отримає чистий збиток у розмірі орієнтовно 1,8 млрд грн. [4]

Та ми віримо в те, що неодмінно оновиться робота всіх морських портів після перемоги України над російським окупантами і наші порти будуть переробляти в сотні раз більше і приносити масштабний прибуток державі.

Список використаних джерел:

1. Що відбувається в морських портах України під час війни?.- [Електронний ресурс]. Режим доступа: <https://www.dw.com/uk/shcho-vidbuvaetsia-v-morskykh-portakh-ukrainy-pid-chas-viiny/a-61793088>
2. Зернова угода. Чи витримає Україна блокування портів? Опублікував журнал «Економічна правда» ВІВТОРОК, 1 ЛИСТОПАДА 2022, 09:00. - [Електронний ресурс]. Режим доступа: <https://www.epravda.com.ua/publications/2022/11/1/693291/>
3. Обсяги експорту агропродукції зернових коридорів. - [Електронний ресурс]. Режим доступа: <https://uga.ua/statistika-zernovogo-koridoru/>
4. Збитки від блокування портів в Україні. - [Електронний ресурс]. Режим доступа: <https://suspilne.media/262222-zbitki-vid-blokuvanna-portiv-v-ukraini-sklali-milardi-dolariv-intervu-iz-zastupnikom-golovi-ampu/>

Гнатюк Б.І.

*здобувач вищої освіти
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Сенько О.В., д.е.н., професор
кафедри менеджменту та економіки
морського транспорту НУ«ОМА»*

ІМІДЖ-МЕНЕДЖМЕНТ У СУДНОПЛАВСТВІ

Суднохідна галузь має ряд значних відмінностей від інших. Принциповою відмінністю є головний продукт, яким виступає перевезення. На відміну від інших галузей, суднохідна діяльність має розгалужену мережу, яка огортає величезні простори. Підтримка морських шляхів вимагає широкого спектра інфраструктурних проєктів та умов, які будуть сприяти наданню якісної послуги – перевезенню.

Існує велика кількість чинників, які впливають на успіх тої чи іншої суднохідної компанії. В час глобалізації роль іміджу стає все більше вагомою, оскільки в першу чергу ми звикли звертати увагу на те, що ми бачимо власними очима. У парадигмі імідж-менеджменту це такі речі як: логотип, бренд, слоган,

офіс суднохідної компанії, внутрішня культура співробітників, поширеність назви у суспільстві.

Жодна морська організація не може дозволити собі ігнорувати враження, які вона створює. Ті, хто має відповідальність за управління, повинні прийняти глобальний погляд на комунікацію, заснований на передумові, що все, що вона робить, говорить або показує, організація неминуче, прямо чи опосередковано, навмисно чи ні, охопить усіх людей, з якими вона взаємодіє. Кожен, хто перетне її шлях, будуватиме свою думку на сукупності знаків, які поширює морська організація. Нереалістично прикидатися, що комунікації можна повністю контролювати, або навіть думати, що ви можете робити це взаємовиключним способом (тобто ізолюючи різні аудиторії). [3]

Управлінські та академічні погляди на потенційні ролі та функції, які виконує імідж, і, отже, їхня цінність для організацій, суднохідних компаній зазнали значного розвитку з моменту свого зародження. Домінуюча концептуалізація іміджу і імідж-менеджменту розвинулась від одновимірних підходів, зосереджених на ролі іміджу як інструментів і пристроїв візуальної ідентифікації та диференціації, до багатовимірних поглядів, що підкреслюють цілісні концепції, що включають функціональні, емоційні, реляційні та стратегічні виміри. [3]

Команії з розвиненим іміджем відповідають критеріям, запропонованим Барні визначення рентогенеруючих ресурсів і можливостей. Зокрема, розвинений імідж є (1) цінними в тій мірі, в якій вони дозволяють фірмам досліджувати можливості (наприклад, розширення) і нейтралізувати екологічні загрози; (2) рідко зустрічається серед поточних і потенційних конкурентів організації; (3) дорого імітувати та (4) без близьких стратегічних заміників. [4]

Парадигма перевезення відображає тактичний підхід до управління іміджем, орієнтованим на послугу як фокус створення цінностей. Імідж тлумачиться як логотипи та юридичні інструменти, які виконують ролі іміджу, орієнтовані на суднохідну компанію. Зокрема, організації використовують бренд для визначення юридичної власності, захисту від імітації та підтримки спілкування продуктів та візуальної диференціації.

У парадигмі перевезення формування стратегії фокусується на створенні вищої ефективності за допомогою ідентифікації, створення та захисту сприятливих позицій на ринку перевезень. Зокрема, ефективне позиціонування впливає з відповідності між загальною [маркетинговою] стратегією фірми (лідерством, диференціацією та фокусом) та галузевими умовами [зовнішньою перспективою]. У цій перспективі формування стратегії перевезень слідує за офіційним та розробленим процесом, орієнтованим на ціль, тобто стратегія планується та дуже навмисна. Стратегія розробляється послідовно за допомогою формулювання цілей, впровадження та контролю в керованому або передбачуваному контексті. [4]

Залучення зацікавлених сторін (управління) — це компонент, який охоплює процеси, за допомогою яких визначаються зацікавлені сторони, висвітлюються їхні інтереси та керується взаємодією. Залучення зацікавлених

сторін є важливим у іміджу місця, і, можливо, центральне значення кількох зацікавлених сторін, деякі з яких мають власний імідж, у процесі іміджу було визнано однією з відмінних рис іміджу місця порівняно з основним іміджем.[5]

Список використаних джерел:

1. Donald Miller (2017). Building a StoryBrand Clarify Your Message So Customers Will Listen. HarperCollins Leadership. 240 pages
2. Beverland, M (2018). Brand Management: Co-creating Meaningful Brands. SAGE Publications Ltd, 400 pages
3. Emílio Távora Vilar (2017) Image Management: The Contribution of Design, The Design Journal, 20:sup1, S4768-S4770, DOI: 10.1080/14606925.2017.1352987
4. Maria João Louro & Paulo Vieira Cunha (2001): Brand Management Paradigms, Journal of Marketing Management, 17:7-8, 849-875. DOI: <https://doi.org/10.1080/19368623.2019.1650155>
5. Sonya Hanna & Jennifer Rowley (2011) Towards a strategic place brand-management model, Journal of Marketing Management, 27:5-6, 458-476, DOI: 10.1080/02672571003683797
6. Naim, M. F., & Lenkla, U. (2016). Knowledge sharing as an intervention for Gen Y employees' intention to stay. Industrial and Commercial Training, 48(3), 142–148. doi:10.1108/ICT-01-2015-0011
7. Piehler, R., King, C., Burmann, C., & Xiong, L. (2016). The importance of employee brand understanding, brand identification, and brand commitment in realizing brand citizenship behaviour. European Journal of Marketing, 50(9/10), 1575–1601. doi:10.1108/EJM-11-2014-0725
8. Terglav, K., Ruzzier, M. K., & Kaše, R. (2016). Internal branding process: Exploring the role of mediators in top management's leadership–Commitment relationship. International Journal of Hospitality Management, 54, 1–11. doi:10.1016/j.ijhm.2015.12.007

Гончарук К.Ю.

*здобувач вищої освіти
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Сенько О.В., д.е.н., професор
кафедри менеджменту та економіки
морського транспорту НУ«ОМА»*

**ОРГАНІЗАЦІЙНІ МЕТОДИ ТА ІНСТРУМЕНТАРІЙ УПРАВЛІННЯ
СВІТОВИМИ ПОРТАМИ**

Портове управління стосується як державного, так і приватного секторів, але має тенденцію застосовуватися по-різному. Його особливості нав'язуються урядами чи приймаються добровільно організаціями, групами чи асоціаціями. Його принципи застосовуються до відносин між підприємствами, державними

або приватними агентствами та їх зацікавленими сторонами, організаціями та тими, хто створює їх для здійснення діяльності від їхнього імені[5].

Оскільки порти є багатогранними організаціями, що залежать від численних функцій, управління портом передбачає прийняття рішень щодо виконання різних завдань. Ці завдання часто взаємопов'язані і можуть бути відповідальними за одну або кілька державних чи приватних організацій, що працюють у порту чи іншому рівні.

Об'єкт управління і суб'єкт управління порту взаємодіють у процесі здійснення своєї діяльності. Морський порт, як виробничу систему, можна представити у вигляді збільшеної схеми функціонування. Суб'єкт управління на підставі опрацювання інформації про стан виробництва і зовнішнього середовища виробляє управлінські рішення і передає їх каналом прямого зв'язку для виконання об'єкту управління. Об'єкт управління після виконання управлінського рішення передає каналами зворотного зв'язку результати виконання управлінського рішення. Таким чином, під час менеджменту в морському порту здійснюється постійна взаємодія між об'єктом і суб'єктом портової діяльності необхідної інформації, методів і техніки управління[4].

Організаційна структура управління покликана надати результативне функціонування та становлення портів за допомогою поставлених цілей та з урахуванням зовнішніх та внутрішніх факторів, що впливають на активність портів.

Структури управління світовими портами та їхню організацію можна розглянути в розрізі трьох методів управління: державного, автономного та регіонального методів.

Відповідно до державного методу управління портом, власником і розпорядником виступає безпосередньо держава, яка реалізує свої ідеї через адміністрацію морського порту. Прикладом порту з даним методом управління в Європі може виступати Французький порт, у якого керівництво здійснюється через адміністрацію порту до генерального директора і далі делегується між підрозділами, що відповідають за різні функції порту.

Державне підприємство "Одеський морський торговельний порт" також належить до державної моделі управління і входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України.

При регіональному (муніципальному) методі управління, порт перебуває під керівництвом регіональної (місцевої влади), але контроль і розпорядження здійснюється також центральним урядом. У даному випадку у володінні приватного сектора перебуває лише частина портової інфраструктури, яка обмежується переважно стивідорним бізнесом на контейнерних терміналах.

Прикладами здійснення даного методу на практиці є структура регіонального управління морським торговельним портом Японії, а саме портом Нагоя, та управління муніципальним портом Сієтл, США. Розпорядником Японського порту є губернатор префектури, або ж адміністрація порту, але саме керівництво здійснюється представниками від префектур і від муніципалітету через президента порту (мера міста) і далі від

заступника функції делегують на підрозділи[1]. У США морські порти перебувають у власності державних корпорацій, об'єднаних Американською асоціацією портових адміністрацій[2].

Автономний метод управління являє собою безпосереднє керівництво через приватну фірму, яка орендує засоби і ресурси (акваторію, причали, під'їзні шляхи, склади тощо) у державних органів або місцевої влади. У цьому разі державна компетенція адміністрації портів поширюється переважно на обслуговування та експлуатацію акваторії, тобто на безпеку мореплавання.

Прикладом даного методу слугує порт Західної Європи, а конкретно Великої Британії. Засновником у цьому разі є рада директорів (засновників порту), і через генерального директора функції делегуються на підрозділи (дирекції).

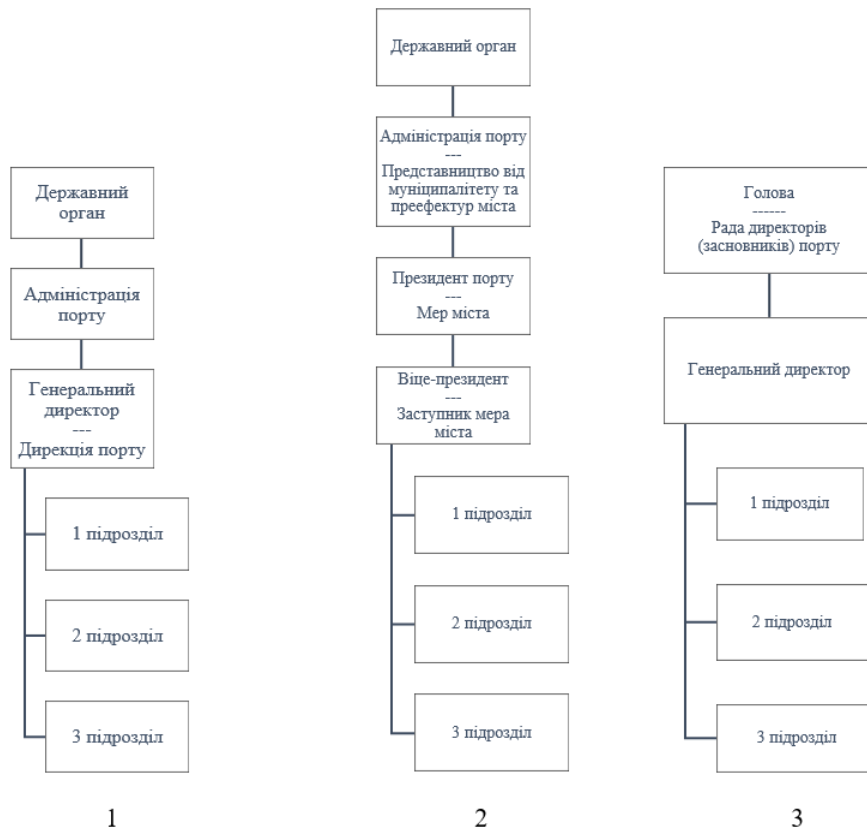


Рис.1.1. Узагальнені організаційні структури портів за методами управління: 1) державний ; 2) регіональний; 3) автономний.

Побудова раціональної структури управління є найважливішим етапом у формуванні ефективної системи менеджменту, забезпеченні своєчасної адаптації портової одиниці та його послуг до вимог суспільства.

Беручи до уваги і аналізуючи світовий досвід організації управління передовими морськими торговими портами, можна модернізувати та структурувати організаційний апарат Українських портів, що в свою чергу позитивно вплине на продуктивність роботи та фінансові показники роботи усієї портової системи.

Список використаних джерел:

1. Administration of Port Nagoya: URL: <https://www.port-of-nagoya.jp/english/authority/> (дата звернення: 09.10.2022).
2. Administration of Port Seattle: URL: <https://www.portseattle.org/> (дата звернення: 11.10.2022).
3. D. Grewal. Fundamental of Port Management. Individual Assignment. Malmö: World Maritime University, 2017, 17p.
4. Port governance: веб-сайт. URL: <https://porteconomicsmanagement.org/> (дата звернення: 15.10.2022).
5. Yarob Badr. Public Private Partnership (PPP) for Ports Development and Operation. Jordan: ESCWA, 2019. 63p.

Гребенюк М.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Сенько О.В., д.е.н., професор
Національного університету «Одеська морська академія»*

**НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ПОРОМНИХ СПОЛУЧЕНЬ: НАЦІОНАЛЬНИЙ
ТА ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД**

В нашій країні, як і в усьому світі, сьогодні дуже зростає попит на перевезення водним транспортом. Сьогодні на багатьох прикладах можна удосконалити ріст тенденції розвитку поромних сполучень як інструмент інтеграції водної політики держави у міжнародний простір. Це один з основних елементів розвитку транспортного флоту та міжнародних відносин. Поромні переправи України, за умови високого рівня організації їх роботи, мають всі передумови стати головною ланкою в ланцюзі транспортування експортно-імпорتنих і транзитних вантажів у рамках напрямів «Схід Захід», «Північ-Південь» [1].

Ефективність функціонування поромних повідомлень безпосередньо залежить від рівня організації роботи їх пунктів транshipmentу – берегових поромних комплексів. Сьогодні необхідно звернути увагу на рішення питань забезпечення вигідного логістичного способу перевезення вантажів за допомогою берегових поромних комплексів України та Румунії. Також дослідити напрями розвитку поромних сполучень: національний та європейський досвід за допомогою сучасних технологій і тенденцій у світі.

Науковою мовою пором – це плоскодонний плавзасіб для переправи пасажирів і транспортних засобів через річку, озеро або протоку, однак фахівці та вчені досі і не дійшли єдиної думки які саме перевезення водними маршрутами відносяться до поромних. Проте експерти називають низку «поромних» обов'язкових рис: насамперед можливість перевезення на судні колісної техніки та рух за чітко визначеним маршрутом та розкладом, що

дозволяє поромам вважатися ланками складних логістичних транспортних ланцюжків. Насправді, поромні судна виконують функцію мостів на світових транспортних шляхах, розділених водними перешкодами. У багатьох країнах користуються популярністю морські та річкові подорожі на поромах, які є різновидом круїзів на міжнародних лініях - плавучі споруди для регулярного перевезення транспортних засобів, вантажів та пасажирів через водні перешкоди між окремими пунктами на березі. Таким чином, пороми, як правило, обслуговують відносно короткі морські лінії з інтенсивними і стійкими вантажо- і пасажиропотоками. Причому спостерігається тенденція постійного збільшення протяжності ліній і тривалості рейсів [2].

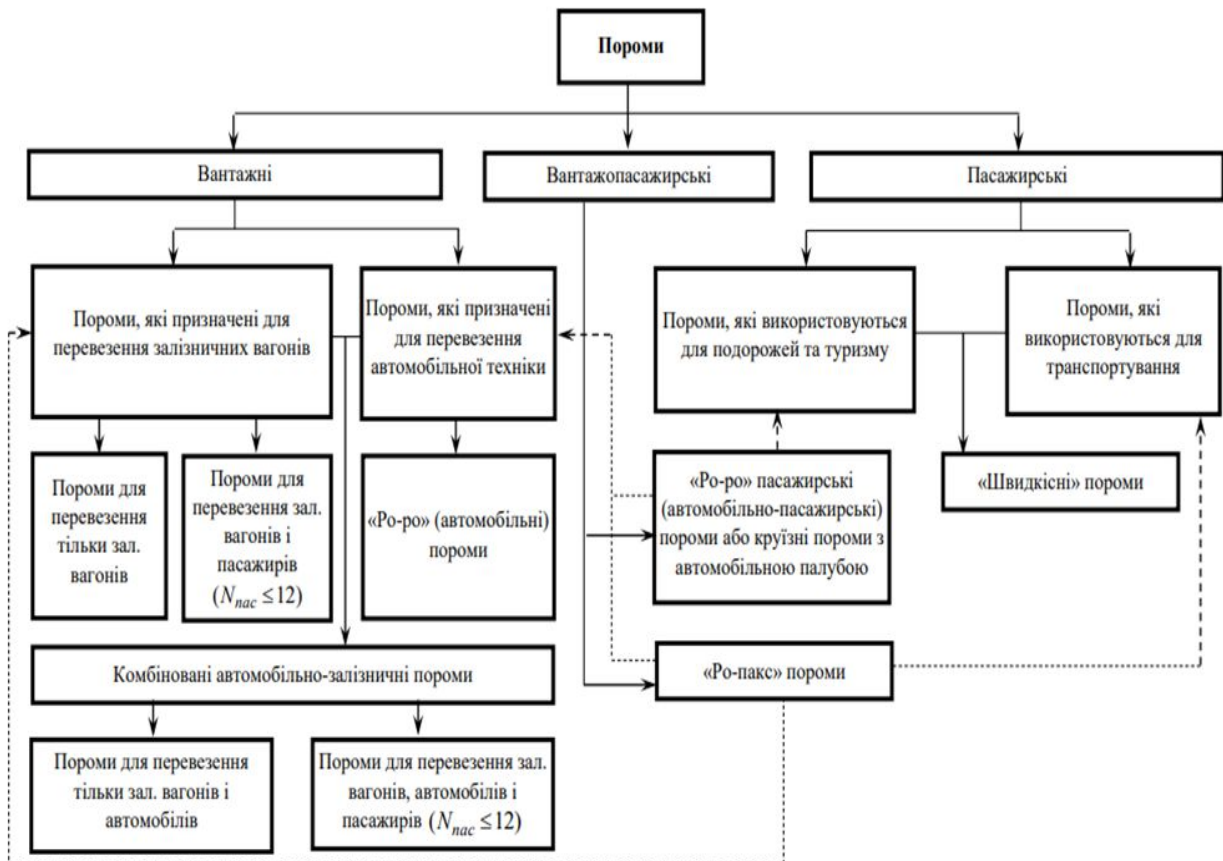


Рисунок 1.3. – Класифікація суден-поромів з точки зору номенклатури вантажів, що перевозяться та цілей переміщення пасажирів.

Джерело[2].

Однією з важливих ланок ланцюга поставок товарів у міжнародному повідомленні є поромні переправи. Сьогодні, не дивлячись на негативні наслідки світової економічної кризи 2020 року, спостерігається відновлення зростання світової торгівлі – збільшується імпорт та експорт товарів. Для України розвиток транзитних перевезень означає істотне збільшення надходжень до бюджету і є одним з реальних джерел фінансування транспорту. Нині транзитні позиції України в МТК TRACECA, що сполучає Східну Європу із Західною і Центральною Азією, зміцнюються за рахунок функціонування

регулярних поромних ліній на Чорному морі у напрямі Чорноморськ (Україна) – Поті/Батумі (Грузія). Чорноморські країни за допомогою поромів забезпечують міжнародні транспортно-економічні зв'язки в напрямках захід-схід і північ-південь. Виділяють діючі поромні лінії наступних СК: «Ukrferry Shipping Company» (Україна), «Cenk Shipping» (Туреччина), «Black Sea Ferry Investment» (Туреччина), , «Navibulgar» (Болгарія), «Stena-Sea Lines» (Фінляндія/Швеція), «PBM Ship management» (Болгарія). Ці судоходні крмпанії здійснюють перевезення вантажів та/або пасажирів 25 поромами за 15 напрямками між 17 портами України, Грузії, Румунії, Болгарії, Туреччини. Тільки у 2013 році було відкрито 7 нових поромних ліній в Чорноморському регіоні. В Європі існує дуже багато вантажопасажирських поромних компаній, перші на ринку на лідери цієї галузі є: DFDS Seaways, (Данія) «P&O Ferries» (Великобританія), «Brittany Ferries» (Великобританія), «Stena Line» (Латвія), «Tallink Silja Line» (Естонія), «Acciona Trasmediterránea» (Іспанія) і так далі. Вже 25 років в Україні успішно функціонує судоходна компанія «Укрферрі» [3]. За цей час компанія перевезла десятки мільйонів тонн вантажів, сотні тисяч одиниць вантажних автомобілів, залізничних вагонів, контейнерів та різної накатної техніки. Неможливо не зазначити дуже затребуваний маршрут поромного сполучення Орлівка-Ісакча, який з'єднує нашу країну з Румунією. Переправа розпочала роботу у 2020 році як міжнародний пункт пропуску через державний кордон для поромного, пасажирського та вантажного сполучення між населеними пунктами Орлівка (Україна) – Ісакча (Румунія). Гідротехнічна частина комплексу має два рівні устою, які коригуються відповідно до рівня річки Дунай, таким чином це дозволяє безперервно приймати пороми у будь-яку пору року [4].

Сьогодні, через воєнний стан та окупацію деяких портів України дуже серйозною подрапиною у південній логістиці є кордон між Україною та Румунією. Така вада створює великі фінансові втрати для логістичних компаній та держави і найбільш ефективним рішенням з точки зору налагодження логістики на півдні України є впровадження такого виду транспорту до українського флоту як пором. Тому у даній дипломній роботі було створено судноплавну компанію, придбан пором, який буде обслуговувати Україну та Румунію. Впровадження перевезення такого вантажу, як великотонажні автомобілі (TIR) призвело до значного прогресу в ефективності роботи усієї логістики переважно в південному регіоні країни, а відповідно і зниження витрат на вантажно-розвантажувальні операції за рахунок скорочення часу їх виконання та саму доставку вантажу. Що може призвести до значного прискорення і збільшення торговельних потоків. перевізників і держави.

Список використаних джерел:

1. Пиражков С., Прейгер Д., Малярчук І., Проблеми реалізації транзитного потенціалу України у контексті ЄС і формування ЄЕП. Економіка України. 2015. № 3.

2. Макогон Ю. В. Развитие морского транспорта в государствах-членах ЧЭС : проблемы и перспективы – украинский аспект // Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ. Донецк : ДонНУ. 2013. Т. 1. С. 16–22.

3. Інформація з офіційного сайту компанії «Ukrferry» URL: <https://www.ukrferry.com/>

4. Поромний комплекс Орлівка-Ісакча. URL: <https://www.porom.org/>

Гулієва К.А.

здобувач вищої освіти 2 року навчання

освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»

Науковий керівник: Сотниченко Л.Л., д.е.н., професор,

завідувач кафедри менеджменту та економіки

морського транспорту НУ«ОМА»

ОБҐРУНТУВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПОСТАЧАННЯ СКРАПЛЕНОГО ПРИРОДНОГО ГАЗУ ЧЕРЕЗ ПОРТИ УКРАЇНИ

Розвиток та посилення інтенсивності світових транспортно-економічних зв'язків, географічна розосередженість транспортно-логістичної діяльності характеризують геопросторовий інтеграційний процес транспортної логістики, що визначає ускладнення та вдосконалення транспортно-логістичної інфраструктури, ріст обсягів, інтенсивності й концентрації вантажопотоків. І сьогодні особливе місце в глобальному логістичному ланцюгу займає транспортування природного газу, при чому популярності набувають перевезення саме морським транспортом.

Глобальний ринок торгівлі скрапленим природним газом (СПГ) стрімко розвивався та швидко збільшувався за останні 10 років. Торгівля СПГ виступає головною альтернативою трубопровідній торгівлі газом та на сьогоднішній день займає частку 40% від світової торгівлі газом. Згідно зі звітом BP Statistical Review of World Energy 2021, торгівля СПГ на світовому енергетичному ринку зросла на 94,3% [1]. В 2022 році політична ситуація в світі змусила більшість європейських країн відмовитися від закупівлі російського газу. В таких умовах саме СПГ стає ключовою альтернативою та грає провідну роль в забезпеченні глобальної енергетичної безпеки. Шукаючи альтернативні джерела поставок, з'являється тенденція переорієнтації потоків із країн Азії до ЄС завдяки демпінговим методам.

Саме такий розвиток подій робить ринок СПГ динамічним та привабливим для компаній-постачальників СПГ.

Можливість забезпечення попиту на такі зростаючі обсяги перевезень залежать від рівня логістичної бази галузі, яка в свою чергу взаємопов'язана з багатьма факторами: концентрація заводів по виробництву СПГ, наявність

терміналів в морських портах для прийому та обробки СПГ та стан їх потужностей, валовий тоннаж флоту СПГ суден, спеціалізований автопарк, географічне зосередження торгових партнерів, рівень професіоналізму сервісного сегменту тощо. Все вище перелічене стосується як світової системи в цілому, так і кожної країни окремо, і в цьому аспекті ми розглянемо саме Україну як потенційного учасника процесу перевезення СПГ.

Скраплений природний газ ланцюжком тягне за собою відразу кілька промислових галузей: суднобудування, транспортне машинобудування, хімічна промисловість, логістика. У зрідженому вигляді метан можна перевозити морем на великі відстані, що сприяє створенню глобального ринку газу, дозволяючи виробнику газу диверсифікувати збут, а покупцю - розширити географію закупівель газу. Виробник СПГ має велику свободу у географії поставок. Не випадково СПГ ще називають «гнучкою трубою», показуючи його головну перевагу перед традиційним способом доставки газу: звичайний трубопровід гранично жорстко пов'язує родовища із конкретним регіоном споживання.

Галузь СПГ змінює образ сучасної енергетики та доводить, що сировинна промисловість здатна генерувати сучасні високотехнологічні рішення. За цими рішеннями стоїть адаптація всіх ланок логістичного ланцюга. Саме на якість СПГ-інфраструктури покладено місію забезпечення транскордонної торгівлі, а від ефективності взаємодії всіх складових СПГ-інфраструктури залежить конкурентоспроможність та гнучкість енергоринку.

Елементи СПГ-інфраструктури утворюють так званий ланцюжок створення вартості (цінності) СПГ, який починається з досліджень та видобутку газу. Потім він проходить через проміжний етап переробки та транспортування, а потім наступає стадія зрідження для доставки та розповсюдження споживачеві. Тобто повний ланцюжок виробництва та споживання СПГ включає такі етапи: видобуток газу; транспортування його на завод зі зрідження; процедура зрідження газу (переведення його з газоподібного стану в рідкий); закачування в ємності для зберігання на танкери та подальше транспортування й регазифікація на заводах[2].

Доставка газу споживачам морським транспортом викликає розходження думок. Деякі фахівці вважали, що такі перевезення виявляться неекономічними, інші перебільшували небезпеки та технічні труднощі, треті передбачали, що перевезення газу на танкерах не зможе успішно конкурувати з транспортуванням його газопроводами. В даний час транспортування «блакитного палива» газопроводами та його перевезення у вигляді СПГ не є конкуруючими сегментами, а лише доповнюють один одного. Перевезення СПГ обходиться значно дорожче, ніж постачання газу трубопроводами, і на перший погляд може здатися, що бізнес-ніша, пов'язана з транспортуванням зрідженого газу, суттєво програє трубопровідним постачанням або навіть взагалі виглядає неконкурентоспроможною. Зокрема, ще на етапі виробництва СПГ потрібні певні виробничі та енергетичні потужності, а також суттєві витрати, пов'язані з очищенням та охолодженням сировини. Наприклад, тільки

на виробничий процес йде додатково 25% енергії в порівнянні з підготовкою газу для звичайних поставок трубами. Таким чином, для стиснення 1 тис. кубометрів газу потрібно витратити 250 кубометрів цього палива. Крім того, слід враховувати і необхідність зворотного переведення СПГ у газоподібний стан у пункті доставки, витрати палива як при транспортуванні, так і при зберіганні. Потрібно будівництво терміналів у портах, регазифікаційних заводів, додаткових газопроводів для доставки палива після його переведення з рідкого в газоподібний стан, і, зрозуміло, — величезних танкерів. І все ж, незважаючи на очевидну витратність транспортування СПГ у порівнянні з традиційною доставкою газу трубами, перевезення зрідженого палива необхідні. Наприклад, споживачами катарського газу є країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону, а прокладання газопровідної магістралі через океан є технічно важкою задачею з колосальними витратами[3].

За підрахунками експертів, вартість доставки газу танкерами поступово зрівнюється з витратами на транспортування палива трубами в міру досягнення відстані від родовищ до пунктів призначення до 2,5 тис. кілометрів. Крім того, за певних умов танкерні перевезення можуть бути навіть дешевшими, ніж трубопровідні поставки. Залежність зростання вартості перевезення СПГ від збільшення відстані значно менша, ніж у випадках, пов'язаних із необхідністю будівництва нових магістральних газопроводів. Створити інфраструктуру для морських перевезень на більші відстані вигідніше, ніж тягнути газопровід на тисячі кілометрів. Також перевезення зрідженого газу не так жорстко прив'язане до конкретних пунктів призначення — судно може заходити до будь-якого пристосованого для прийому палива порту. Не дивлячись на те, що початкові вкладення в СПГ-інфраструктуру вищі, ніж у сферу трубопровідного транспорту, доставка палива великими танкерами в результаті виявляється вигіднішою[4].

Привабливість розвитку СПГ перш за все обумовлена тим, що це один з інструментів досягнення енергетичної незалежності. Україна ще не є повноцінним гравцем СПГ ринку, незважаючи на всі для цього передумови. Власного СПГ-терміналу Україна не має, хоча 10 років тому були спроби його будівництва. Перше постачання зрідженого газу в Україну морем до порту Чорноморськ було здійснено в 2016 році Сінгапурським танкером, експортером був Єгипет. До цього українські морські термінали здійснювали перевалку зрідженого газу лише на експорт, переважно до Туреччини. До останніх подій в Україні працювали три термінали з перевалки скрапленого газу - "Укрлоудсистем" (Одеса), "ХімОйлТранзит" (Чорноморськ) та "Лагуна Рені" (Рені). Як країна з виходом до моря Україна має великий потенціал розвитку ринку постачання скрапленого природного газу за рахунок будівництва власних потужностей зберігання та прийому на узбережжі Чорного моря. Однак реалізувати цей потенціал заважають одразу кілька факторів. Окрім відсутності державного стимулювання галузі, слабкої інвестиційної привабливості проекту, складності в реалізації скоординованого логістичного ланцюжка, не менш важливим чинником виступає геополітичні інтереси,

зокрема позиція Туреччини, яка має чотири власні СПГ-термінали: вона відмовляється пропускати інші СПГ-танкери через Босфор, мотивуючи це дотриманням безпеки руху через протоку та необхідністю зупинки всього іншого трафіку у разі проходу метановозів через Босфор[5]. Однак в сьогоденних реаліях через нестабільну ситуацію на сировинному ринку та відмови від російського газу, Україна повинна шукати нові джерела та шляхи постачання та транзиту газу. Один із способів диверсифікації є спорудження СПГ інфраструктури та прокладання морських маршрутів постачання.

Реструктуризація енергетичного сектору, посилення торгівлі СПГ з іншими країнами та утворення власних шляхів постачання – усе це завдання, що вимагають часу та чіткої дипломатичної роботи, значних приватних інвестицій та тісного державно-приватного партнерства. Саме на таких умовах розпочата робота нового проекту - група інвесторів з Об'єднаних Арабських Еміратів планує збудувати у порту «Південний» перший в Україні термінал для прийому СПГ, який дозволить знизити залежність України від російського газу. Україна щорічно споживає 27 млрд кубометрів природного газу. Більшу частину цих обсягів видобувають українські газовидобувні підприємства (близько 20 млрд кубометрів). Решта імпортується переважно зі Східної Європи, але практично це російський природний газ, який постачається в Україну реверсом. Близько 6 млрд кубометрів російського газу можна замінити морськими поставками СПГ[6]. Останні події вплинули на суттєве зниження споживання газу в Україні, але в короткостроковій перспективі очікується відбудовування економіки. Енергетична ситуація з західними сусідами схожа – імпорт СПГ до Європи збільшився на 86% у період із червня по серпень 2022 року порівняно з аналогічним періодом минулого року. Країни ЄС закупають газ по високій ціні, переорієнтовуючи потоки з Азії та намагаються заповнити свої сховища для уникнення дефіциту та економічної кризи[7]. Враховуючи те, що така тенденція очікується і в довгостроковій перспективі, Україна має що запропонувати нашим партнерам: доступ до підземних сховищ газу, транзит газу на короткі відстані між країнами Центральної та Східної Європи, інтеграція декарбонізованих газів для потреб промисловості. Зараз імпорт газу в Україну здійснюється через СПГ-термінали Польщі, Литви, Хорватії, Греції, Туреччини, тому важливість створення власної СПГ інфраструктури важко переоцінити, а особливо конкурентоздатної в умовах вже функціонуючого ринку. Тому планується, що розрахункова потужність майбутнього терміналу становитиме 200 млн кубометрів природного газу на рік. Прогнозується, що постачання газу здійснюватиметься з основних країн-виробників, але насамперед Катару. Очікується, що термінал вводитиметься в експлуатацію трьома чергами протягом наступних десяти років. Загальний обсяг інвестицій у проект становить \$122 млн[8].

Організація постачання СПГ – це найбільш реальний шлях вирішення проблеми енергетичної незалежності, який відкриває нові можливості для України. Диверсифікація джерел постачання газу та можливість отримувати ресурс з Норвегії, США, Катару та інших країн сприятиме зміцненню

енергетичної безпеки всього регіону, знищенню монополії російського газу та відновленню конкурентного ринку. Тому держава повинна бути зацікавленою якомога швидше ідентифікувати шляхи поставок СПГ, а також використати можливості будівництва власної інфраструктури регазифікації скрапленого газу на базі вже розвинутих морських портів та трубопровідних систем. Саме СПГ може відіграти важливу роль у процесі посилення геополітичних позицій України в регіоні та зробити її важливим логістичним центром в реалізації енергетичної безпеки Європи.

Список використаних джерел:

1. BP Statistical Review of World Energy 2021 - Full report;
2. Global LNG Fundamentals - Develop Developed by U.S. Department of Energy. URL: <https://www.energy.gov/ia/articles/understanding-natural-gas-and-lng-options-handbook> (дата звернення: 29.10.2022);;
3. Jack Sharples - LNG Supply Chains and the Development of LNG as a Shipping Fuel in Northern Europe - Oxford Institute for Energy Studies. URL: <https://www.oxfordenergy.org/publications/lng-supply-chains-development-lng-shipping-fuel-northern-europe/> (дата звернення: 09.11.2022);
4. Sandro Santamato - LNG For Maritime Transport. Challenges And Prospects. URL: <https://www.europeanenergyinnovation.eu/Articles/Spring-2019/LNG-for-maritime-transport-Challenges-and-prospects> (дата звернення: 12.11.2022);
5. Murat Temizer - Russia-Ukraine war pivots LNG trade from Asia to Europe. URL: <https://www.aa.com.tr/en/economy/russia-ukraine-war-pivots-lng-trade-from-asia-to-europe/2678274> (дата звернення: 12.11.2022);
6. Наталія Кацер-Бучковська – Перспективи скрапленого природного газу для України. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/columns/2021/03/19/672111/> (дата звернення: 24.11.2022);
7. World LNG Report 2022 - International Gas Union;
8. Офіційний сайт «Порти України». URL: <https://ports.ua/pershij-v-ukra%dl%97ni-zpg-terminal-zyavitsya-u-portu-pivdennij/> (дата звернення: 04.11.2022).

Жиркевич Д.В.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Яворська А.Ф., к.е.н., доцент кафедри
економічної теорії та підприємництва
на морському транспорті*

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ УКРАЇНИ**

Будь-яка внутрішня потреба інноваціях для утримання позиції торгового флоту коригується необхідністю розширення інтермодальних транспортних

технологій. В цьому відношенні різноманіття умов формування підприємницької ефективності морських транспортних підприємств у системі розвитку та функціонування міжнародних транспортних коридорів відображає залежність обсягу перевезень на даному напрямку від основного якісного показника роботи – часу доставки товарів.

Тим не менш, розгляд альтернативних інноваційних підходів до вирішення регіональних транспортних завдань вимагає розгляду їх зв'язку та інтермодальними транспортними коридорами. Тож, важливо аналізувати доцільність реалізації інтеграційних проектів.

На жаль, в Україні навіть при формуванні транспортних стратегій як до 2020, так і до 2030 років представлені лише гасла створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг» [1, с. 22] і не розкрито ні механізм, ні інструментарій досягнення основних цілей. При цьому слід зазначити, що ринок транспортних послуг характеризується в силу альтернативності технологій та кількості учасників конкурентної середовищем. Тим не менш, проблемам розвитку морського транспорту з позиції альтернатив розвитку присвячено низку досліджень, серед яких звертаємо увагу на [2; 3; 4].

Незалежно від ступеня інтеграції виробничої взаємодії окремих країн та концентрації вантажопотоків навіть в умовах ініціативи «Один пояс – один шлях» з пріоритетів мінімізації капітальних активів або операційних витрат, що зберігається роль ресурсних сировинних потоків. Саме їхнє транспортне обслуговування потребує розширення ролі стратегії лідерства з витрат. Це обумовлено не тільки порівняльною стійкістю вантажопотоків, а й непередбачуваністю коливання тарифні ставки. При цьому саме поквартальні коливання принципово ускладнюють фінансове становище окремих судноплавних компаній, у складі яких є судна низькою вантажопідйомності.

Варто зазначити, що збільшення числа операторів при щодо повільного розвитку світової економіки призводить до зростання конкуренції. Стійкість, як це демонструють китайські та грецькі судновласники структури, що досягається на основі особливих підходів у національних інтересах [5].

Проте з урахуванням принципу різноманіття при різноманітності умов зберігаються пріоритети розвитку спеціалізованих підрозділів морської транспортної інфраструктури.

Пріоритети розвитку спеціалізованих сегментів торговельного судноплавства обумовлюються сукупністю факторів, що визначають необхідність диференційованого підходу до участі національної транспортної системи у міжнародному розподіл праці. На жаль, інтенсивність екологічної навантаження на характер підходу до вибору інвестиційних проектів судновласників посилює вимоги до мінімізації поточних витрат, чого неможливо досягти при посиленні вимог до різним сторонам безпеки мореплавання.

Від операторської діяльності транспортних компаній, що відрізняється конкурентною економічністю, в тому од офшорного судноплавства, залежить реалізація регіональних програм концентрації та спеціалізації виробничих

комплексів. Такий підхід і характерний для традиційних морських держав, промисловість яких зосереджена в приморських кластерів. Таким чином оптимізуються транспортні Витрати національної економіки.

Це фактично відбиває орієнтацію на внутрішні та зовнішні ринки національних виробників. В Україні таку стратегію реалізує корпорація НІБУЛОН [6, С. 9-13].

Серед найважливіших характеристик ефективності функціональної діяльності окремих складових логістичної системи обробки вантажопотоків є час виконання основної операції. Цим і визначається організація функціональної діяльності на основі використання технологічних процесів, що мінімізують втрати часу на виконання технічних, експлуатаційних та фінансових процедур. На жаль, технологічні процеси, пов'язані з технічним підтримкою надійності та працездатності суд-на жорстко регламентуються зовнішніми умовами та конвенційними критеріями.

Тому й посилюється необхідність зосередження уваги на формування сукупності умов, що визначають характер формування поточних витрат операторської діяльності торгового флоту.

Список використаних джерел:

1. Транспортна стратегія України на період 2030 року. Київ: Міністерство інфраструктури України, 2021. 64 с.
2. Шевченко М. Maersk: логістичне рішення «під ключ» // Порти України, № 6 (188), 2019. С. 36-37
3. Котлубай А. М. Проблеми теорії і практики розвитку морського транспорту України. Одеса: ІПРіЕЕІ НАН України, 2019. 268 с.
4. Sotnichenko L., Solokha D. & Bessonova S. Justification of business entities development based on innovate principles // Academy of Strategic Management Journal. Volumt 17. Issu 5, 2018. URL: <https://www.abacademies.org/articles/justification-ofbusiness-entities-development-based-on-innovative-principles-7553.html>
5. Dykstra Don. L. Commercial Management in Shipping. London UK: Nautical Institute, 2019. 496 p.
6. Вадатурський А. В Україні немає проблем перевалювати обсяг експорту в 60 млн. тонн // Порти України, 2019, № 6. С. 9-13.

Замараєв Є.В.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Лисенко Н.С., к.е.н., доцент
кафедри менеджменту та економіки
морського транспорту НУ«ОМА»*

ЧИННИКИ ЕФЕКТИВНОЇ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО ОПЕРАТОРА

Сучасний етап соціально-економічного розвитку, що характеризується високим рівнем глобалізації, фінансализації, цифровізації та екологізації, ставить мультимодального транспортного оператора перед необхідністю формування відповідної сучасним реаліям системи управління ризиками. Ефективне управління ризиками стає дуже важливим для сталого розвитку підприємства. Це означає, що керівникам при прийнятті управлінських рішень необхідно враховувати існуючий рівень сукупного ризику, знати структуру ризиків, основні джерела та об'єкти ризику, зовнішні та внутрішні загрози, методи ризик-менеджменту.

Потреба ефективної системи управління ризиками формується під впливом безлічі об'єктивних і суб'єктивних, внутрішніх та зовнішніх, прогнозованих та непрогнозованих чинників. Вони можуть виступати як деструктивні чинники, які негативно впливають на діяльність організації.

Найважливішою вихідною передумовою цілеспрямованого формування системи управління ризиками є ідентифікація сильних та слабких сторін, можливостей, загроз його інтересам. З метою найбільш повної ідентифікації цих факторів при розробці системи управління ризиками необхідно використовувати найбільш змістовну класифікацію факторів зовнішнього та внутрішнього середовища [1].

Сьогодні не існує універсальної системи управління ризиками для всіх транспортних організацій та підприємств. Тому систему управління ризиками при мультимодальному перевезенні вантажів необхідно формувати спеціально під кожну організацію з урахуванням факторів її зовнішнього та внутрішнього середовища.

Сучасна дійсність змушує впроваджувати нові методи організації економічних процесів у транспортних компаніях під час здійснення мультимодальних перевезень. Саме акцент на економічну безпеку – головний напрямок стабільності підприємств, а якщо розглядати ще глибше – зведення до мінімуму негативного впливу ризикоутворюючих факторів макро- та мікросередовища.

Надалі виявлені макро- та мікро-фактори ризику стануть основою побудови класифікації ризиків мультимодального транспортного оператора, ефективної системи управління ризиками при мультимодальному перевезенні та допоможуть у виробленні оптимальних рекомендацій щодо їх мінімізації.

Аналіз існуючих ризиків та загроз дозволяє цілеспрямовано формувати систему управління ризиками, забезпечує перевагу при прийнятті тактичних рішень, що забезпечують успішну та ефективну господарську діяльність, планування та розвиток підприємства [2].

Необхідно відзначити, що в середовищі, що швидко змінюється, в епоху століття стрімких технологій, фактори макро- і мікросередовища можуть безперервно змінюватися. У зв'язку з цим системі управління ризиками необхідно постійно адаптуватися до факторів внутрішнього і зовнішнього середовища, що безперервно змінюються.

Процеси трансформації економіки та суспільства, що відбуваються сьогодні, зумовлюють потребу перетворення систем та інструментів управління, розвитку методичної бази для прийняття та реалізації рішень щодо господарської діяльності в умовах ризику та визначають необхідність вбудовування у загальну систему менеджменту мультимодальних транспортних операторів системи управління ризиками [3].

Система управління ризиками при мультимодальному перевезенні – це цілісна, інтегрована система, яка покликана забезпечувати ефективне функціонування мультимодального оператора в умовах ризику, що надає постійну підтримку адміністрації під час підготовки, прийняття та виконання управлінських рішень у сфері мультимодальних перевезень шляхом ідентифікації, оцінки, управління, прогнозування ризиків та зниження негативних наслідків їх реалізації.

Список використаних джерел

1. Балуєва О.В., Гончаров В.М., Ларіна Р.Р. Управління ризиками в логістиці. Навчальний посібник для ВНЗ. Київ. 2021. 254 с.
2. Вітлінський В.В. Концептуальні засади моделювання та управління логістичним ризиком підприємства. Проблеми економіки. Одеса. 2013. 246–253 с.
3. Дем'янченко А. Г., Сотниченко Л. Л. Вдосконалення організаційно-економічного механізму управління розвитком підприємств морської галузі : кол. монографія. Одеса : НУ «ОМА». 2017. 325 с.

Заяц С.О.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Сотниченко Л.Л., д.е.н., професор,
завідувач кафедри менеджменту та економіки
морського транспорту НУ«ОМА»*

ЛОГІСТИЧНИЙ СЕРВІС У СТРУКТУРІ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

Глобалізація світової економіки, економічна взаємозалежність країн веде до зростання обсягу міжнародних вантажних перевезень, підвищується роль транспорту в організації зовнішньоекономічної діяльності компаній, значення логістичного сервісу.

Логістичний сервіс стимулює розвиток економічних зв'язків між виробниками та споживачами продукції. Основну роль його організації грають експедиторська діяльність і робота транспорту. В рамках логістичного сервісу група транспортно-експедиційних послуг є найпоширенішою та найдинамічнішою. В обробку морського вантажу залучено велику кількість учасників, і кожен з них істотно впливає на якість обслуговування.

Підвищення вимог до якості транспортних послуг своєчасності, надійності доставки, збереження вантажів, веде до випереджального розвитку морського транспорту, інтенсивного розвитку змішаних сполучень, спеціалізації транспортних послуг та технічних засобів, утворення великих спеціалізованих термінальних комплексів.

У сучасних умовах споживачі транспортних послуг обирають перевізника, який може забезпечити високу якість із найменшими витратами. Завдання удосконалення рівня логістичного сервісу за рахунок застосування нових технологій в організації перевезень, які відповідають високим вимогам та міжнародним стандартам, стає актуальним [1].

Логістичний обслуговування в організації та оптимізації раціональних вантажопотоків, їх обробки спеціалізованих термінальних комплексах дає можливість забезпечувати зростання ефективності транспортних потоків, зменшення непродуктивних витрат та витрат.

Більшість логістичних операцій при переміщенні від джерела до споживача здійснюється за допомогою різних транспортних засобів. Робота транспортних підприємств, як і будь-яких інших учасників руху товару, повинна бути націлена на отримання єдиного економічного результату в логістичному ланцюгу. Транспортна логістика відіграє головну роль, яка пов'язана не тільки з великою часткою транспортних витрат у загальній структурі логістичних витрат, але й через те, що просування матеріального потоку неможливе без транспортування. Споживачі транспортних послуг з різних способів транспортування вибирають такі види транспорту, які можуть

забезпечити високу якість логістичного обслуговування з найменшими витратами, і ця умова забезпечує логістичний сервіс [2].

Логістичний сервіс - сукупність логістичних операцій, що забезпечують зв'язок між підприємством і споживачем у процесі матеріального, фінансового та інформаційного потоку за показниками якості, кількості, ціни, місця та часу продукції, що поставляється відповідно до вимог ринку [1].

Нині стають актуальними завдання підвищення обсягів перевезень, зростання економічної ефективності роботи перевізників. Як каже зарубіжний досвід, якісного «стрибка» в галузі транспорту можна досягти лише за рахунок застосування нових технологій організації процесів перевезень, які відповідають високим сучасним вимогам та міжнародним стандартам, наприклад, за рахунок розширення логістичного мислення та принципів логістичної науки, оскільки за своєю сутністю транспортна логістика як методологія організації та оптимізації раціональних вантажопотоків, їх обробки у спеціальних логістичних центрах дає можливість забезпечувати зростання ефективності цих потоків, зменшення непродуктивних витрат та витрат.

Предмет транспортної логістики – раціональна організація процесів руху вантажів [2].

З розвитком ринкових відносин споживачі отримують дедалі більше можливостей для порівняння та вибору кращих товарів та кращого обслуговування та, таким чином, спостерігається тенденція підвищення рівня вимог, які пред'являються клієнтами до якості логістичного обслуговування.

Логістичний сервіс охоплює весь логістичний ланцюг, створюючи своєрідну гармонію між її техніко-технологічними компонентами та суб'єктами, що використовують логістичну систему. Логістичний сервіс стимулює розвиток економічних зв'язків між виробниками та споживачами продукції. Формування сучасних ринкових відносин у процесі надання транспортно-логістичних послуг визначає як найважливіший напрям удосконалення діяльності логістичних компаній підвищення якості клієнтського обслуговування [3].

В умовах конкуренції, що постійно зростає, на ринку транспортно-логістичних послуг підвищується рівень вимог клієнтів і будь-яка компанія, орієнтована на якісне обслуговування, повинна динамічно розвиватися. Клієнта все важче здивувати асортиментом і ціною послуг, що пропонується, він все частіше звертає увагу на такі критерії, як терміни доставки, інформаційний супровід процесу перевезення, збереження вантажу. Таким чином, досягти успіху можна лише надаючи послуги високої якості, і для того, щоб лідирувати на ринку транспортно-логістичних послуг, потрібно зробити принцип турботи про клієнта основним для компанії. Необхідними умовами для цього є розробка та впровадження стандартів та процедур, спрямованих на вдосконалення роботи з клієнтом, усвідомлення персоналом важливості клієнтоорієнтованого підходу, навчання персоналу, як досягти високої якості обслуговування клієнтів.

Підвищення вимог до якості транспортних послуг, насамперед за швидкістю, своєчасністю, надійністю доставки, збереженням вантажів, веде до випереджального розвитку морського транспорту, інтенсивного розвитку змішаних сполучень, спеціалізації транспортних послуг та технічних засобів, утворення великих спеціалізованих центрів – морських портів.

З розвитком ринку логістичного сервісу все більшим попитом починають скористатися компанії, що надають комплексні послуги. Логістичні оператори мають широкий спектр логістичних ноу-хау і пропонують підприємствам системні рішення, що включають повне виконання логістичного замовлення і сервісне обслуговування клієнтів [4].

Основними послугами логістичних операторів є:

- перевезення (різними видами транспорту): збірні, з частковим або повним завантаженням транспорту, мультимодальні, контейнерні;
- транспортування та зберігання із забезпеченням необхідного температурного режиму;
- зберігання товарів на складах та управління складами;
- послуги митного брокера та страхування вантажів;
- зберігання та вантажопереробка запасів;
- підготовка товарів до продажу, упаковка;
- управління документообігом за рахунками та при експортно-імпортних операціях.

Транспортна логістика з її структурними елементами ланцюгів поставок займає особливо важливу роль у регіональних, національних, міжнародних логістичних системах, а також у формуванні гармонізації та інтеграції матеріальних, інформаційних, фінансових та сервісних логістичних потоків, де ключову та визначальну роль відіграють морські перевезення товарних вантажів. В даний час необхідно правильно здійснювати інтегрований, комплексний підхід та ефективно професійне позиціонування морського транспорту на ринку транспортних послуг [5].

Морська логістика, тобто організація та забезпечення перевезення вантажів морським транспортом є такою специфічною транспортною послугою, без якої в деяких ситуаціях більшості клієнтів обійтися просто неможливо. Якщо у разі наземних вантажоперевезень у вас ще є вибір між автомобільним та залізничним транспортом, то у разі необхідності прямування на великі відстані морем інших варіантів вже не залишається.

Сьогодні спостерігається явна недооцінка ролі та можливостей логістичного сервісу у формуванні сучасного транспортного комплексу України. Нерозуміння основних проблем, пов'язаних із формуванням сучасної логістичної інфраструктури, призводять до зростання транспортної складової витрат у ВВП, низької ефективності обробки транзиту міжнародними транспортними коридорами, що проходять через нашу країну.

Список використаних джерел:

1. Аулін В. В., Гриньків А. В., Лисенко С. В. Теоретичні і методологічні основи логістики транспортних і виробничих систем: монографія. 2021. 503 с.
2. Наконечна Т. В. Гринів Н. Т., Данилович Т. Б. Особливості розвитку ринку логістичних послуг в Україні. *Науковий вісник УНУ*, Ужгород. Вип. 24, 2019. С.139-144 URL: <http://www.visnyk-econom.uzhnu.pdf>
3. Ринок логістичних послуг України: тренди та можливості: Бюлетень транспортної інформації. URL: <https://www.tot.com.ua/post/rinok-logistichnih-poslug>
4. Ярова.І.Є. Міжнародні логістичні послуги : конспект лекцій. Суми : Сумський державний університет, 2020. 107 с.
5. Achkasova I. Місце і роль транспортної логістики в загальній логістичній системі. *Економіка підприємств транспорту. Харьков, ХНАДУ*. № 30. 2017. URL: <http://etk.khadi.kharkov.ua/article/view/136706>

Зелінська М.О.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Задерей А.Є., к.е.н., доцент
кафедри економічної теорії та підприємництва
на морському транспорті НУ«ОМА»*

МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОЦІНКИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ІНТЕГРОВАНОГО ПРОДУКТУ СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ

Об'єктивну оцінку конкурентоспроможності продукції неможливо здійснити без урахування галузевої специфіки. Характеристики продукції відображають споживчі переваги покупців та вимоги ринку. За думкою багатьох авторів, одним із найбільш перспективних методів оцінки конкурентоспроможності інтегрованих продуктів є комплексний метод на основі теорії ухвалення рішення про купівлю.

Теорія ухвалення рішення про купівлю базується на трьох основних положеннях:

1. На ринку як об'єкти торгівлі (торгових пропозицій) виступають інтегровані продукти. Інтегрований продукт – це комплекс продуктів діяльності виробника, які пов'язані один з іншим стійкими асоціативними зв'язками. В свою чергу інтегрований продукт складається із двох видів продуктів: 1) «основні товари», тобто, націлені на задоволення основних потреб покупця, і 2) «додаткові товари», тобто, націлені на задоволення додаткових потреб покупця [1, 2].

2. Вибір товарів на ринку пов'язаний із задоволенням двоєдиної потреби покупця: придбати товар певної якості за мінімальної ціни.

3. Покупця запрограмована на вибір таких інтегрованих продуктів, що характеризуються найкращою споживчою привабливістю на цьому ринку. При

цьому під «споживчою привабливістю інтегрованого продукту» розуміється ставлення якості інтегрованого продукту до його ціни, а під «якістю інтегрованого продукту» – ступінь відповідності всіх його характеристик вимогам [1]. У зв'язку з цим «конкурентоспроможність інтегрованого продукту» є не що інше, як здатність останнього демонструвати найкращу споживчу привабливість у порівнянні із продуктами-конкурентами.

Методичний підхід до оцінки конкурентоспроможності інтегрованого транспортного продукту судноплавної компанії передбачає проведення багатоетапного дослідження, який відрізняється від інших індивідуальним підходом і включає: вибір експертів, виявлення характеристик досліджуваного продукту за допомогою проведення індивідуального та колективного глибинного інтерв'ю на предмет важливості тієї чи іншої характеристики, обробку та систематизацію отриманих результатів, оцінку та розрахунок показників, розробку рекомендацій для підвищення конкурентоспроможності продукції [3].

Методичний підхід до оцінки конкурентоспроможності інтегрованого транспортного продукту судноплавної компанії включає десять етапів:

1. Виявлення всіх споживчих характеристик інтегрованого транспортного продукту цієї судноплавної компанії.

Цей етап передбачає виявлення всіх споживчих характеристик інтегрованого транспортного продукту (основних та додаткових).

2. Оцінка якості кожної характеристики інтегрованого транспортного продукту даної судноплавної компанії та компаній-конкурентів.

Показник якості кожної характеристики інтегрованого транспортного продукту оцінюється на підставі опитування експертів (покупців), в балах. Експертам пропонується готовий список характеристик, що виявляється на попередньому етапі.

3. Оцінка важливості для покупця кожної характеристики інтегрованого транспортного продукту.

Показник важливості для покупця кожної характеристики інтегрованого транспортного продукту оцінюється на підставі опитування експертів (покупців) у балах.

4. Розрахунок коефіцієнта відносної важливості («ваговий» коефіцієнт) кожної характеристики інтегрованого транспортного продукту.

5. Розрахунок показника якості даного інтегрованого транспортного продукту.

6. Розрахунок показника споживчої привабливості даного інтегрованого транспортного продукту.

7. Розрахунок показника якості інтегрованих транспортних засобів продуктів конкурентів.

8. Розрахунок показника споживчої привабливості інтегрованих транспортних продуктів конкурентів.

9. Розрахунок показника конкурентоспроможності даного інтегрованого транспортного продукту цього ринку.

10. Формування висновку про конкурентоспроможність (не конкурентоспроможність) даного інтегрованого транспортного продукту на цьому ринку [4].

З теорії ухвалення рішення про купівлю впливає, що покупець обере цей інтегрований транспортний продукт лише в тому випадку, якщо його споживча привабливість буде максимальною на даному ринку.

Список використаних джерел:

1. Дмитрієв І.А., Кирчата І.М., Шершенюк О.М. Конкурентоспроможність підприємства: навчальний посібник. Харків: ФОП Бровін О.В. 2020. 340 с.

2. Петруні Ю.Є. Прийняття управлінських рішень : навч. посіб. Київ : Центр учбової літератури. 2017. 216 с.

3. Примачев Н.Т. Антикризисное управление на морском транспорте : учебное пособие. Одесса: ОНМА. 2014. 240 с.

4. Борзенко В. І. Антикризове управління: навчальний посібник. Харків : Видавництво Іванченка І. С., 2016. 232 с.

Коблюк Р.Б.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Лаврущенко Ю.О., к.е.н., доцент
кафедри менеджменту та економіки
морського транспорту НУ«ОМА»*

**ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ КОНСОЛІДОВАНИХ
КОНТЕЙНЕРНИХ КОМПАНІЙ**

В останні роки неухильно зростає ринок транспортних послуг в сфері контейнерних перевезень, при цьому суперечливі взаємини учасників ринку часто негативно впливають на розвиток контейнерних перевезень, зокрема призводять до їх подорожчання, зниження конкурентоспроможності контейнерних перевезень на внутрішньому ринку і національних товарів на світовому ринку [1].

У цих умовах важливим етапом розвитку контейнерних перевезень є формування консолідуючих контейнерних компаній. Консолідуюча контейнерна компанія повинна мати мережу інформаційних логістичних центрів і мережу контейнерних терміналів для консолідації контейнерів і здійснення лінійного міжтермінального сервісу.

Основним напрямком діяльності компанії є організація міжтермінального руху контейнерних суден за розкладом і координація діяльності інших учасників ринку [2].

Цілі консолідуючої контейнерної компанії:

- забезпечення попиту зростаючої економіки конкурентоспроможними транспортно-логістичними послугами в сфері контейнерних перевезень;

- збільшення частки компанії в перевезенні вантажів;
- зниження витрат і збільшення прибутку контейнерної компанії;
- оптимізація управління майновим комплексом, що забезпечує контейнерні перевезення компанії;
- консолідація зацікавлених учасників ринку контейнерних перевезень з метою гармонійного розвитку інфраструктури;
- збільшення швидкості доставки контейнерів.

Місія консолідуючої контейнерної компанії: ефективно сприяти бізнесу клієнтів, швидко, надійно і комплексно вирішуючи їх завдання по логістиці та доставці вантажів в контейнерах, а також консолідувати учасників транспортного процесу в інтересах клієнтів.

Ознаки моделі консолідуючої контейнерної компанії:

- 1) застосування сучасного рухомого складу зі спеціалізацією за видами вантажів і напрямкам;
- 2) ефективність прийнятих рішень в виробничій діяльності та оптимізація логістичних ланцюгів;
- 3) ефективна інвестиційна діяльність, заснована на довгостроковій інвестиційній стратегії;
- 4) опорна мережа термінальних комплексів і організація міжтермінального сервісу;
- 5) потужна інтегрована і розподілена ІТ-система на базі інформаційних логістичних центрів, як основа керованості і координаційної діяльності контейнерної компанії.

Консолідація - це складний і довгостроковий інвестиційний проект, що вимагає значних витрат в короткостроковій перспективі і обліку безлічі економічних і юридичних чинників. Як і будь-який інвестиційний проект, укрупнення бізнесу не може здійснюватися тільки за рахунок внутрішніх коштів компанії, найчастіше для його фінансування використовується залучений капітал, який з'являється в процесі консолідації [3].

Підвищення якості транспортного обслуговування на конкурентному ринку транспортних послуг можливо за рахунок консолідації транспортного бізнесу.

Список використаних джерел:

1. Крикавський Є. Логістика та управління ланцюгами поставок: Навч. посібник. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017. 844 с.
2. Примачев Н.Т. Проблемы сбалансированности мирового рынка морской торговли: Монография. Одесса: «ИздатИнформ». 2011 г. 320 с.
3. Дем'яненко А. Г., Сотниченко Л. Л. Вдосконалення організаційно-економічного механізму управління розвитком підприємств морської галузі : кол. монографія. Одеса : НУ «ОМА», 2017. 325 с.

Кононенко М.О.

здобувач вищої освіти 2 року навчання

освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»

Науковий керівник: Примахов М.Т., д.е.н., професор кафедри

економічної теорії та підприємництва

на морському транспорті

ПЕРЕДУМОВИ ОПТИМІЗАЦІЇ СТАНУ КЛАСТЕРІВ В МОРСЬКИХ РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

Спеціалізація морських регіонів України, так і морських регіонів інших держав, визначається параметрами морегосподарського комплексу. Морегосподарський комплекс України відіграє одну з ключових ролей у національних конкурентних переваг країни, але в морському секторі є загроза багатьох руйнуючих, які потребують нових напрямків диверсифікації.

Немає сумнівів в тому, що Україна – морська конкурентна держава, але це лише, враховуючи, її географічне розташування. Водночас у політичній, економічній, науковій та військовій сферах українські морські позиції були значною мірою знесилені за роки незалежності.

Швидке піднесення високорентабельної галузі (морської) є реальністю без значних державних капітальних вкладень за умови створення належних нормативних умов.

Потенціал економіки України у морській галузі достатній для підтримки зусиль країни у створенні конкурентоспроможного морського комплексу. Як провідна морська держава за транзитним потенціалом, Україна має хороші можливості, щоб скористатися перспективами, які надає морський розвиток. Вони обумовлюються наступними причинами:

- Чорноморський регіон розглядається як найважливіший стратегічний ресурс України, який має найбільшу берегову лінію серед країн даного регіону;
- Морський потенціал України диверсифікований, має значний обсяг морських природних ресурсів і значний обсяг мобілізаційних резервів. Ці резерви в основному використовуються для мінімізації наслідків стихійних лих і кризових ситуацій в регіоні;
- Чорноморський регіон має значний експортний потенціал у сфері морегосподарського комплексу.

Світовий досвід першорядних морських країн доказав важливість кластерних процесів у піднесенні морської галузі. У зв'язку зі збільшенням кількості міжнародної торгівлі та розвитком нових ринків – морська галузь, швидше за все, зазнає впливу багатьох зовнішніх факторів, які впливають на розвиток кластеру. Це і економічне зростання країн, і політичні процеси, і галузь морського транспорту.

Концепція морського кластеру в Україні надає унікальну можливість його учасникам розвивати нові бізнес-можливості. Його різноманітні переваги підсумовано нижче. До них належать:

- здатність кластеру створювати нові можливості та підвищувати ефективність морської галузі країни;
- можливість скоротити витрати підприємств-учасників за рахунок створення єдиної бази розподілу для всіх видів вантажопотоків. Це позбавляє їх від необхідності виконувати кілька транзакцій;
- централізація різноманітних функцій учасників кластера також забезпечує його учасникам переваги перед конкурентами. Через постійну конкуренцію з боку морських держав інших країн підприємства кластеру не в змозі проводити ефективні маркетингові та соціологічні дослідження. Через зростання конкуренції в морській галузі потреба в тісній співпраці між різними підприємствами в регіоні стала більш важливою.

Морський кластер має необхідні резерви для підтримки безперебійного функціонування світової економіки у разі зміни кон'юнктури ринку. Це пов'язано з накопиченням різноманітної продукції та розповсюдженням її споживачам.

Безсумнівно те, що створення морського кластеру в Україні сприятиме економічному розвитку країни та підвищенню конкурентоспроможності її прибережних регіонів. Цей проект також є важливим для інтеграції країни до Європейського Союзу.

Усі учасники морських промислових кластерів, зокрема компанії, дослідницькі організації, університети тощо, відіграють певну роль в екосистемі кластерів. Проте зв'язки та передача знань між цими організаціями, а також потенційні вигоди не виникають спонтанно. Ось чому потрібен кластерний план. Кластерний план — це дорожня карта, яка допоможе розвивати кластер, і, отже, він є критично важливим фактором його успіху та інтернаціоналізації. План промислового кластеру забезпечує структуру для організації кластера через визначення спільних цілей і шляхів їх досягнення.

Слід відзначити, що фізичні основні складові морського кластеру в південно-західному ренджі Чорного моря присутні, починаючи з стивідорних компаній, експедиторських підсистем, «Держгідрослужби», кріюінгу та інш. Тому головним стає створення соціально-економічних умов розвитку як комерційної складової, так і підсистем безпеки за державною відповідальністю.

Список використаних джерел:

1. Балуєва О. В., Іванов Г. С. Сучасні тенденції розвитку морських портів. Трансформаційні процеси економіки та управління : монографія / за заг. ред. О. В. Балуєвої. Кривий Ріг, 2017. С. 141–159.
2. Волосюк М. В., Вдовиченко Л. Ю. Функціональна структура морегосподарського комплексу України. Бізнес-Інформ. 2016. № 2. С. 14–20.
3. Гребенник Н. Г. Фактори привабливості морського кластеру. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. 2018. Вип. 31. С. 35–45. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ei/2018_46/pdf/11_Greb.pdf.

4. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти) : монографія / [О. М. Кібик, О.П.Подцерковний, Ю. З. Драпайло, В. О. Котлубай та ін.] ; за ред. О. М. Кібик, О. П. Подцерковного. Херсон, 2014. 442 с.

5. Дубовик Н. В. Оцінка конкурентоспроможності підприємств сервісної діяльності на морському транспорті. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2012. № 4 (41). С. 166-185.

Кузьменко К.М.

*аспірант кафедри економічної теорії
та підприємництва на морському транспорті НУ «ОМА»
Науковий курівник: Примахов М.Т., д.е.н., професор кафедри
економічної теорії та підприємництва на
морському транспорті НУ «ОМА»*

ІНТЕГРАЦІЙНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські та річкові порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави. Від ефективності функціонування портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Ефективність транспортної системи – важливий чинник розвитку економіки.

Транспортний потенціал України в глобальному ринку морської торгівлі повною мірою не реалізований. Морський фактор розвитку країни ще недостатньо осмислений, його вплив на розвиток всього народного господарства недооцінений, морський потенціал не використовується достатньою мірою. Недостатньо освітлені основні тенденції інтеграційних процесів і мультимодальних технологій [5]. А з початком повномасштабного вторгнення Росії в Україну перед нашою країною ще й постала задача зміни звичних маршрутів та способів перевезення, та в свою чергу - пошуку альтернативних.

Протягом кількох останніх десятиліть ключовою рушійною силою розвитку світової економіки виступає глобалізація, що сприймається світовою спільнотою як закономірно природний і неминучий економічний процес. Посилення інтернаціоналізації та глобалізації виробництва призводить, в свою чергу, до інтернаціоналізації й глобалізації транспортно-логістичних систем і товаропровідних мереж, активізуючи інтенсивність та збільшуючи обсяги міжнародних вантажних перевезень. При цьому глобалізація різко змінила

обсяг і модель вантажних перевезень і збільшила вимоги як до міжнародної, так і до місцевих транспортних систем [2].

Глобалізація виробництва і розподілу призводить до посилення планових елементів в організації суспільного виробництва і, насамперед, в управлінні діяльністю транспортних систем. Відбувається безперервне зростання асортименту вантажів і одночасно спеціалізація окремих країн на виробництві щодо обмеженого складу продукції [6]. Це, в свою чергу, призводить до концентрації вантажопотоків на міжнародних транспортних коридорах, до створення кругосвітнього регулярного сервісного транспортного обслуговування. Характерне для світової економіки протягом кількох останніх десятиліть посилення інтернаціоналізації та глобалізації виробництва призводить в свою чергу до інтернаціоналізації та глобалізації транспортних систем. При цьому можна виділити наступні основні рушійні сили глобалізації в транспортній системі: регіоналізація; глобальна конкуренція; експансія технологій; дерегулювання транспорту; розвиток логістичної інфраструктури.

Таким чином інтеграційну функцію транспортної системи можна розглядати з огляду двох підходів: як процес входження транспортної системи країни в світову та налагодження співробітництва між країнами в організації транспортування вантажів (транспортні коридори) та, у менш широкому сенсі, як процес перевезення, що здійснюється більш, ніж одним видом транспорту [1].

Як зазначалось вище, в останні роки у світі спостерігається стійка тенденція до глобалізації ринку товарів та послуг, та Україна не виключенням. Це призводить до необхідності використання ефективних технологій транспортування продукції від виробників до споживачів. Найбільш поширеною серед таких технологій є технологія мультимодальних перевезень. Так, перевезення, що здійснюється кількома видами транспорту, має назву мультимодальних. Найпоширеніша схема мультимодальних перевезень - транспортування вантажу до пункту призначення всередині країни за допомогою автомобільного транспорту з залізничних станцій, морських, річкових і аеропортів. Потенціал морського транспортного комплексу є складною багатоаспектною категорією, до складу якої входить цілий ряд функціонально взаємозалежних компонентів, що забезпечують його життєздатність і розвиток, ефективне використання яких забезпечить досягнення поставлених результатів за рахунок збалансованого прискореного розвитку морського транспортного комплексу і завоювання конкурентних переваг на ринку транспортних послуг [5].

Стратегічним напрямком розвитку транзитних, зокрема, мультимодальних перевезень, є Чорноморський регіон, що є частиною Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту з Азії в Європу. Як показав аналіз, інфраструктура портових терміналів України є досить розвиненою та забезпечує як існуючі, так перспективні обсяги контейнерних перевезень. Разом з тим, існують суттєві проблеми як у портовій логістиці, так і в законодавчій сфері. Подолання цих проблем є необхідною умовою для підвищення

конкурентоздатності українських портів у регіоні. Інтеграція України через міжнародні транспортні коридори в міжнародне співтовариство дасть нашій країні та її регіонам підґрунтя динамічного розвитку економіки, створить умови підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків країни, посилить ефективність використання транзитного потенціалу, поліпшить соціально-економічне положення в регіонах.

Проте, більшість аспектів, що стосувались перевезень транспортним комплексом нашої країни у мирний час, будуть відмінними від принципів побудови логістичного процесу у воєнний час. Наразі у зв'язку з блокуванням портів Україна продовжує працювати над збільшенням спроможності експорту товарів суходелом, аби відновлювати торгівлю із міжнародними партнерами. Адже єдиний вихід — це знаходити альтернативи в існуючих умовах і попри війну підтримувати та стимулювати економіку України.

Список використаних джерел:

1. Дикань В. Л., Корінь М.В. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів // Вісник економіки транспорту і промисловості. 2012. №38. 56 с.
2. Козак Ю. Г. Міжнародна економіка: в питаннях та відповідях [текст] підруч. К.: Центр учбової літератури. 2017. 228 с.
3. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>
4. Офіційний сайт державного підприємства «Адміністрація морських портів України». URL: <http://uspa.gov.ua>
5. Самановская К. А. Перспективи розвитку транзитних мультимодальних контейнерних перевезень вантажів [Електронний ресурс] / К. Самановская. URL.: <http://tsi.lv/sites/editor/science/art1.pdf>.
6. MacNeil A. and Ghosh S. (2016). Gender imbalance in the maritime industry: Impediments, initiatives and recommendations. Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs. 9(1). P. 42–55

Кушніренко А.І.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Кучер І.С., старший викладач
кафедри менеджменту та економіки
морського транспорту НУ«ОМА»*

ВОЄННА ЛОГІСТИКА, ОСНОВНІ ВИКЛИКИ ТА НАПРЯМКИ РОБОТИ

З початком військових дій Україні довелося зіткнутися з російською регулярною армією. Відкрите протистояння з Росією стало для нашої країни серйозним викликом, який потребує загальної консолідації й оптимізації всіх суспільних процесів.

Війна, змінила не лише життя кожного українця, а й вплинула на весь бізнес. Налагоджені ланцюги поставок перестали працювати. Закриті порти, відсутність авіасполучення, постійні ризики із автодоставкою, з одного боку, та брак персоналу (через мобілізацію і міграцію), фізичні втрати, проблеми з паливом, з іншого, – і це далеко не все, що спонукало компанії з налагодженою логістикою переорієнтовуватись за лічені дні. Але логістика навіть в умовах війни працює і є критично важливою.

Український бізнес зіткнувся з декількома логістичними проблемами.

Відмова від накопичення. Чим більше товарів знаходиться на складах, тим вищий обсяг заморожених фінансів. До того ж довго тримати товари на складах небезпечно — у разі атаки їх можна втратити.

Зміна складських умов. Найбільший хаб (70–80% професійних складських площ) знаходився у Київській області. З початком бойових дій компанії змушені були перевезти товари на захід України, де в принципі не було складських площ такої величини. Відбувся колосальний відтік до Львівської, Тернопільської, Івано-Франківської областей, Закарпаття, де такого обсягу складських площ не існувало в принципі. Приміщень на всіх не вистачало, а ті, які компаніям вдавалося зайняти, на порядок поступалися колишнім площею, організацією простору та рівнем обслуговування.

Компанії, що звикли до десятків тисяч квадратних метрів сучасних професійних складів, змушені були розпоряджатися на тисячі, максимум двох, а то й на п'ятистах квадратних метрах, найчастіше на старих об'єктах із геть іншими принципами організації складської логістики. Усе це дуже сильно змінило і логістичні процеси, і ланцюги постачання, і вартість самих операцій.

Таким чином, бізнес був змушений змінити складський ланцюжок і тим самим збільшити складність та вартість цих операцій.

Складнощі з закупівлею товарів. Проблеми пов'язані насамперед з обмеженістю асортименту й постачальників, блокуванням портів та навантаженням на залізничну інфраструктуру.

Ускладнення логістичних операцій. З цим була велика проблема, особливо спочатку. Це величезна кількість блокувань та оглядів. Це відсутність чітких правил пересування під час комендантської години: яким логістам можна було їхати вночі, а яким не можна. Це ті чи інші дії з боку тероборон, які не завжди адекватно реагували на нічні пересування транспорту, що доставляє продукти. Крім того, необхідно заздалегідь планувати запасні маршрути, оскільки є ризик нових атак.

Оптимізація логістики потребує вирішення низки наочних питань, що можна зробити за допомогою деяких перевірених механізмів. В Україні багато фахівців, які працювали у сфері вантажоперевезень та мають досить великий досвід у керуванні цими процесами. Принцип, за яким вони працюють, зводиться до такого: є вантажівка, яка повинна доставити вантаж. Цей вантаж не займає все вантажне місце. Тоді підшукується ще один вантаж від іншого замовника чи замовників, і так доставка вантажів стає набагато дешевшою. У випадку, коли вантажівка в один бік їде завантаженою, а у зворотний – порожняком, логічним буде підшукати якийсь вантаж, який потрібно доставити у зворотному напрямку. Цей принцип у доставці вантажів варто винести на загальнонаціональний рівень. У такий спосіб ми отримаємо економію палива та меншу кількість переміщень транспорту.

Для того щоб втілити в життя принцип економії на вантажоперевезеннях, потрібно діяти різними методами і враховувати різні чинники. Щоб швидко налагодити подібні переміщення вантажів, треба взяти на облік великих вантажоперевізників та систематизувати рух вантажів, які вони перевозять.

Потрібно створити логістичні центри та залучати до роботи в них фахівців, що працювали в організації вантажоперевезень, або залучати логістичні комерційні центри. В умовах, коли в результаті воєнних дій слід очікувати зниження руху товарів, такі фахівці можуть залишитися без роботи та працювати на користь держави.

Для побудови ефективної й економної економіки воєнного часу потрібно також вміти відстежувати динаміку переміщення товарних запасів, витрати палива, репутацію перевізників, проблеми в організації вантажно-розвантажувальних робіт у тих чи інших місцях з подальшим усуненням. Почати робити це можна з низькою часткою автоматизації, але надалі потрібно створити один чи кілька централізованих електронних сервісів.

У ситуації, що склалася, не можна лише обмежитися створенням логістичних центрів та електронних сервісів, що полегшують й оптимізують переміщення вантажів. Потрібна популяризація ідеї грамотної логістики. У нас в Україні нині існує, як явище, армія волонтерів. Необхідно створити умови, коли оптимальні рішення ставатимуть частиною загального досвіду всього волонтерського руху. Це може бути досягнуто в разі співпраці з нашими українськими ЗМІ, свою роль можуть зіграти заклики вищих державних осіб, треба застосовувати соціальну рекламу. Наприклад, спікери Офісу Президента та сам Володимир Зеленський можуть звернути увагу громадськості на ці проблеми й озвучити необхідність розробки цих програм на національному

рівні. Ми маємо використовувати досвід логістичних компаній, наприклад, Нової пошти.

Наразі вже почали з'являтися ініціативи, які можуть бути корисними для перевізників, волонтерів та біженців, наприклад, Кризовий логістичний центр, ВзаємоДія. До цього процесу також мають приєднатися Міністерство цифрової трансформації, інші профільні міністерства. Потрібно пам'ятати не лише про необхідність оптимізації логістики, а й про корупційні ризики. Тому треба поєднувати переваги централізованих можливостей держави, громадську ініціативу, мають бути враховані механізми зворотного зв'язку та вибору найкращих моделей організації.

Список використаних джерел:

1. Заборська Н. К., Жуковська Л. Е. Основи логістики : навчальний посібник. Одеса: ОНАЗ ім. О.С. Попова, 2022. 216 с
2. Фурман Б., Гапчак Т. Транспортна логістика та її основні проблеми.
3. Брагінський В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України.
4. Шевченко І. В. Світовий досвід ефективного здійснення логістичних процесів на підприємствах. Глобальні та національні проблеми економіки
5. Повоєнна логістика .Основні виклики та напрямки роботи логістичного фронту, стаття від 10.05.2022 р. «Logist FM».
6. Як війна в Україні змінює світову логістику, стаття від 24.05.2022 р. «Економічна правда»

Липинський С.В.

здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Задерей А.Є., к.е.н., доцент
кафедри економічної теорії та підприємництва
на морському транспорті НУ«ОМА»

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ СТІЙКОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТОВИХ ОПЕРАТОРІВ

Недостатня розробленість проблеми стійкості портового оператора обумовлена галузевою специфікою морського сектора. Основна особливість продукції морського транспорту – її нематеріальний характер і не здатність до нагромадження. На відміну від ринків товарів, що мають речову форму, на транспортному ринку угоди укладаються на продукцію, яка ще не вироблена і споживатиметься одночасно з її виробництвом.

Зміна обсягів вантажопотоків морських портових операторів залежить від різних факторів: конкуренції з іншими видами транспорту, кон'юнктури внутрішніх та зовнішніх ринків збуту товарів, загальної економічної ситуації в Україні та світі.

Тому для забезпечення сталого функціонування підприємства необхідно деталізувати фактори впливу на його стійкість, які мають складну, розгалужену структуру та безпосередній зв'язок з видом економічної діяльності підприємства. Очевидно, що стійкість портового оператора як відкрита динамічна система під постійним впливом зовнішніх та внутрішніх факторів [1].

Визначення зовнішніх факторів макrorівня, необхідне для забезпечення умов стійкого та ефективного функціонування портового оператора. Зовнішні фактори макrorівня майже неконтрольовані з боку керівництва підприємства і тому вимагають ретельного аналізу та прогнозування. При цьому портові оператори значно залежать від кон'юнктури ринків сировини, матеріалів, трудових та фінансових ресурсів та засобів виробництва. У цьому важливо дослідити причини можливого «зриву» відносин підприємства з контрагентами задля забезпечення його безперервного стійкого функціонування. Крім того, в даний час спостерігається посилення конкуренції з боку європейських портів, загострення проблем з постачальниками інноваційного обладнання, складність отримання довгострокових кредитів через політичну та економічну нестабільність, що ускладнює забезпечення стійкості портових операторів.

При визначенні системи внутрішніх факторів впливу на стійкість портового оператора необхідно враховувати його функціональний, структурний та інформаційний опис як відкритої соціально-економічної системи. З іншого боку, на економічну стійкість підприємства впливають, передусім, чинники, які зумовлюють зростання ефективності функціонування підприємства. Тому відповідно до специфіки діяльності портових операторів пропонується розподілити внутрішні фактори на фактори виробничого впливу, технологічні, організаційні, інфраструктурні, фінансові фактори, а також фактори ринкового впливу [2, 3].

Виділені групи факторів взаємодіють та взаємообумовлюють один одного. Дія цих факторів чинить прямий вплив на показники стійкості функціонування портових операторів. При цьому, для ефективного функціонування підприємства необхідно контролювати як вплив чинників окремо, так й у взаємодії і взаємозв'язку.

Загальноприйнята методика, що дозволяє комплексно та всебічно оцінити економічну стійкість портового оператора відсутня. Розроблені методики найчастіше стосуються лише фінансової стійкості, не є багатокритеріальними, часто не мають інтегрального показника, та, крім того, не відображають специфіку морського транспорту та не пристосовані до цієї галузі.

Центральний умовно-натуральний показник роботи морського портового оператора – це вантажообіг, який є основним критерієм для оцінки рівня виробничо-економічного розвитку порту та застосовується у завданнях планування та оцінки результатів його діяльності. З економічної точки зору він є найважливішим показником, що характеризує розвиток того чи іншого портового оператора, а також масштаби та географію вантажів, що через нього перевантажуються.

Список використаних джерел:

1. Крикавський Є. В. Логістичне управління. Львів: Видавництво Національного університету „Львівська політехніка”. 2015. 384 с
2. Примачев Н.Т. Антикризисное управление на морском транспорте: учебное пособие. Одесса: ОНМА. 2014. 240 с.
3. Марченко В.М., Шутюк В. В. Логістика: підручник. Київ: Видавничий дім «Артек». 2018. 312 с.

Любенко А.О.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Лаврущенко Ю.О., к.е.н., доцент
кафедри менеджменту та економіки
на морському транспорті НУ«ОМА»*

**ПОКАЗНИКИ МЕНЕДЖМЕНТУ ЯКОСТІ В ПРОЦЕСІ
ЛОГІСТИЧНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Основа сучасної логістики - це управління матеріальними потоками по всьому ланцюгу поставок в напрямку і в інтересах кінцевого споживача з метою досягнення максимальної ефективності не тільки транспортних, але і виробничих процесів на підприємстві. Таким чином, логістика як поняття, визначає комплексну систему управління матеріальними потоками на підприємстві, передбачає і тим самим актуалізує систему процесів в організації, спрямовану на мінімізацію витрат при виробництві, зберіганні, розподілі та транспортуванні товарів. Сьогодні спостерігається різке збільшення вимог до логістичних процесів підприємств. Крім того, впровадження механізму управління логістичними потоками на підприємстві є необхідним інструментом системи менеджменту якості (рис. 1) [1].

Аналіз показників, які відображають частку логістичних витрат від обороту, змушує більшість підприємств усвідомлювати всю значимість логістики, її прямий вплив на якість і ефективність виробничої діяльності. Для вирішення проблем зниження операційних витрат, пов'язаних з логістичними процесами на підприємствах, особлива увага в даний час приділяється моделюванню логістичних процесів і впровадженню в них сучасних концепцій менеджменту якості. Ключовим механізмом для досягнення цих цілей є реінжиніринг бізнес-процесів і процесно-орієнтоване управління [2].



Рис.1. Схема взаємодії механізму управління логістичними потоками та системи менеджменту якості

Кінцевою метою використання процесного підходу є підвищення якості діяльності. Будь-яка діяльність закінчується якимось результатом, тому мова йде про підвищення якості як діяльності, так і її результату. При цьому під якістю розуміється ступінь відповідності фактичних значень показників якості нормативним значенням цих показників. Так, підвищення якості перевезення може виражатися в збільшенні швидкості переміщення вантажу (показник якості перевезення), а підвищення якості результату перевезень - в скороченні термінів доставки (показник якості результату перевезення). Звідси випливає, що для оцінки якості необхідно застосовувати як нормативні, так і фактичні значення показників якості.

Діяльність може розглядатися як процес, якщо дотримані три умови [3]:

1. Чи змінилися значення і (або) склад показників якості діяльності та (або) її результату.

2. Змінилися показники якості, які являють цінність для споживача, клієнта.

3. Для діяльності, що розглядається як процес, встановлені вимірні показники якості, що дозволяють управляти процесом.

Тобто необхідно:

- встановлювати цілі за якістю процесу;
- планувати роботи по їх досягненню;
- оцінювати результати;
- вводити нормативні вимоги до показників якості (норми);
- підтверджувати відповідність нормам;
- встановлювати невідповідності, що виправляються і неприпустимі;
- аналізувати причини невідповідностей, вживати заходи для їх усунення та оцінювати результативність вжитих заходів;
- встановлювати показники результативності та ефективності процесу і визначати їх.

Це дозволяє забезпечити виконання вимоги п. 4.1 (с) стандарту ISO 9001 - «визначати критерії та методи, необхідні для забезпечення результативності як при здійсненні цих процесів, так і при управлінні ними».

Якість процесів залежить від якості персоналу, витрачених ресурсів і виробничої інфраструктури, а також від якості менеджменту, які, в свою чергу, залежать від фінансових можливостей організації. Ці фактори діють всередині організації, вони притаманні їй [4].

У логістиці, як і в будь-якій виробничій діяльності, як процеси можуть розглядатися маркетинг, планування, закупівлі, отримання, зберігання і перевезення матеріальної продукції, найм і підготовка персоналу, обслуговування інфраструктури (склади, транспортні засоби), контроль і оцінка його результатів. Всі ці процеси повинні відповідати критеріям менеджменту якості.

Список використаних джерел:

1. Смирнов І., Косарева Т. Транспортна логістика. Київ: Видавництво Центр навчальної літератури, 2018. 224 с.
2. Крикавський Є. В. Логістичне управління. Львів: Видавництво Національного університету „Львівська політехніка”, 2005. 384 с.
3. Заплотинський Б. А., Тупкало В. М.. Управління якістю: навчально-методичний посібник. Київ : ННІМП ДУТ, 2015. 168 с.
4. Бичківський Р. Управління якістю: навчальний посібник. Львів: ДУ «Львівська політехніка», 2010. 329 с.

Метельська А.С.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Лаврущенко Ю.О., к.е.н., доцент
кафедри менеджменту та економіки
морського транспорту НУ«ОМА»*

ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ

На сучасному етапі все більш підприємств усвідомлюють необхідність управління інвестиціями на основі наукових принципів, адаптації до загальних стратегічних цілей розвитку та умов зовнішнього середовища. З урахуванням високого ступеню капіталомісткості портфелю інвестиційних проектів поповнення флоту, ефективний розвиток і економічні результати діяльності судноплавних компаній істотно залежать від того, наскільки вдало організоване управління інвестиціями, пов'язаними з відтворенням основних фондів.

Теоретичні та практичні аспекти інвестиційної діяльності судноплавних компаній розглядаються в наукових працях багатьох вітчизняних та іноземних вчених. Незважаючи на це, управління інвестиціями в розвиток флоту

судноплавних компаній дотепер не одержало завершену форму самостійного наукового напрямку, низка питань вимагає подальшого дослідження.

Найважливішими проблемами, які потребують першочергового вирішення, є визначення принципів управління інвестиціями в розвиток флоту, систематизація видів інвестиційних цілей і стратегічних рішень для розробки інвестиційних стратегій судноплавних компаній. Управління інвестиціями в розвиток флоту повинно здійснюватися на підставі системи принципів, які є основою підготовки, оцінки та реалізації найбільш ефективних інвестиційних проєктів, що забезпечують реалізацію цілеспрямованих дій по досягненню інвестиційних цілей судноплавної компанії [1, 2].

1. Принцип релевантності інвестицій (відповідності цілям стратегічного розвитку компанії). В умовах жорсткої конкуренції на світовому фрахтовому ринку, інвестиції в розвиток флоту без обґрунтованої цільової спрямованості приречені на невдачу. В управлінні інвестиціями конкретної судноплавної компанії принцип цільової спрямованості повинен виражатися в інвестуванні в найбільш пріоритетні сфери її експлуатаційної діяльності, передбачені в стратегії розвитку компанії.

2. Принцип високої пертінентності інвестицій (високий рівень відповідності отриманих результатів інвестиційної діяльності до очікуваних результатів). В інвестиційній діяльності судноплавних компаній принцип пертінентності може бути реалізований шляхом вибору максимально прибуткових об'єктів інвестування з урахуванням напрямків експлуатації флоту, характеру транспортних операцій, рівня спеціалізації тоннажу, можливості отримання ефекту масштабу, пов'язаного з розміром суден та ін. Необхідно враховувати величину тимчасового лага між замовленням і постачанням суден, можливість зміни кон'юнктури фрахтового ринку протягом цього періоду.

3. Принцип забезпечення прийняттого рівня ризиків. Рівень ризику інвестицій в розвиток флоту, обумовлений, перш за все, високим ступенем мінливості кон'юнктури фрахтового ринку, істотно залежить від вибору часу інвестування в залежності від фази циклу кон'юнктури фрахтового ринку.

4. Принцип системності управління інвестиціями. Інвестиційний процес являє собою систему, яка включає: суб'єкти та об'єкти інвестицій, зв'язок між ними (інвестування з метою отримання інвестиційного доходу) і інвестиційне середовище, в якому вони існують. На рівні судноплавної компанії системність управління інвестиціями полягає в своєчасному встановленні найбільш перспективних напрямків інвестування, які найбільшою мірою впливають на ефективність її діяльності, з урахуванням економічних інтересів суб'єктів інвестиційного процесу та стану інвестиційного середовища [3, 4].

Інвестиційну стратегію можна представити як програму, план інвестиційної діяльності організації, проходження якого, в довгостроковій перспективі має привести до досягнення інвестиційних цілей і отримання очікуваного інвестиційного ефекту. Інвестиційна стратегія визначає пріоритети напрямів і форм інвестиційної діяльності організації, характер формування

інвестиційних ресурсів і послідовність етапів реалізацій довгострокових інвестиційних цілей.

Розробці інвестиційної стратегії має передувати аналіз варіантів прийняття стратегічних рішень. Принципові підходи до розробки варіантів інвестиційних рішень судноплавних компаній передбачають можливість вибору спеціалізації і розміру тоннажу в залежності від сегмента / сегментів фрахтового ринку, де планується експлуатація флоту, типу відтворення основних фондів, способи оновлення флоту, методу фінансування інвестицій, часового горизонту володіння активами, часу інвестування з урахуванням фази циклу кон'юнктури фрахтового ринку.

Список використаних джерел:

1. Пересада А.А. Інвестування : навчальний посібник. Київ : КНЕУ, 2014. 251 с.
2. Чекаловець В. І., Гребенник Н. Г. Підприємницька діяльність на морському транспорті : навчальний посібник. Одеса : Фенікс, 2011. 386 с.
3. Дем'янченко А. Г., Сотниченко Л. Л. Вдосконалення організаційно-економічного механізму управління розвитком підприємств морської галузі : кол. монографія. Одеса : НУ «ОМА», 2017. 325 с.
4. Вірянська О. В. Оцінка інвестиційної привабливості. *Вісник Національного авіаційного університету*. 2018. № 5. URL: <https://nau.edu.ua/site/variables/news/2018/5.pdf>

Михальчук О.В.

*здобувач вищої освіти 3 року навчання
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУ «ОМА»
Науковий керівник: Павленко В.А., ст. викладач кафедри
менеджменту та економіки морського транспорту НУ «ОМА»*

ЛІДЕРСЬКІ НАВИЧКИ ЯК СКЛАДОВИЙ ЕЛЕМЕНТ ЕФЕКТИВНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ СУДНА ТА УПРАВЛІННЯ ЕКІПАЖЕМ

Сучасні вимоги до осіб командного складу не обмежуються лише здатністю розв'язувати складні спеціалізовані завдання та практичні проблеми у сфері судноплавства і суднової інженерії, а й визначають необхідність умінь організовувати роботу колективу, зокрема у складних і критичних умовах, а також здатність мотивувати людей та рухатися до спільної мети. Лідерство є однією з найважливіших функцій професійної компетентності офіцерського складу. Ефективне лідерство є запорукою успішної експлуатації судна, тому що лідерство в управлінні – це міцний впливовий механізм, який поширюється на діяльність усього суднового екіпажу та судна загалом [1].

У перекладі з англійської мови слово «leader» означає одночасно «керівник, голова, лідер, вождь. Проте надзвичайно важливо розуміти відмінність між ще одним поняттям - (англ. manager - керуючий, завідуючий,

директор), не дивлячись на те, що між ними є певна схожість.

Лідерство та керівництво - це процеси, які забезпечують управління групою, організацією діяльності, з ціллю досягнути максимального ефекту суспільної діяльності. Керівництво виникає цілеспрямовано під контролем соціальної структури, а лідерство виникає стихійно, в результаті внутрішніх психологічних процесів, воно є менш стабільним та більш динамічним явищем.

Це не секрет, якщо людина вміло керує колективом, приймає складні управлінські рішення, володіє системою певних регламентованих санкцій (спосіб винагороди та покарання), але не є лідером - це все взагалі не гратиме ніякої ролі для колективу. Можливо, хтось із команди й буде доброякісно виконувати вказівки керівника, проте єдності та успіху колектив не матиме. Буває й таке, що у команді виявляється така людина, що своїми лідерськими якостями перевершує вплив на оточуючих іноді навіть більше, ніж їх керівник. Для гармонії у компанії цього допускати не слід, адже керівник має виражати в очах його підлеглих сумлінну повагу й субординацію - для цього треба бути ще й лідером.

Отже, лідер - це найавторитетніша у групі особистість, за якою усі інші члени групи визнають право приймати відповідальні рішення у значущих для групи ситуаціях. Доводиться, що саме лідери в групі чи в колективі характеризуються більш високим рівнем цілепокладання по відношенню до інших колег, що і зумовлює активність та динамічність їх лідерської поведінки. Має підстави припущення, що енергійність лідера, його спроможність приймати вірні рішення, впевненості в вірності цих рішень зумовлюється його високим рівнем стресостійкості, що значно перевищує цей рівень його підлеглих та підштовхує їх підкорятись вимогам лідера.

На судні капітану вкрай необхідно мати лідерські навички - бо у нього є важливе завдання - спрямувати діяльність колективу в правильне русло та підвищити ефективність та якість виконання робіт, підтримувати порядок. Отже він є стратегічним і командним лідером - керує всім судном. Рівень командний - це коли лідер відповідає за екіпаж у цілому або підрозділ на судні (капітан, старший помічник - палуба, старший механік - машина). Операційний лідер (помічники капітана, механіки) відповідає за частину суднової організації - вахту, судові роботи. Кожному командному лідерові підпорядковуються декілька операційних. Для успіху організації важливо, щоб сильні лідери були на всіх трьох рівнях. Вони повинні спільно працювати як лідерська команда.

Коли ми розглядаємо лідерство з точки зору управління судновим екіпажем, варто зазначити, що ефективне лідерство є запорукою успішної експлуатації судна, тому що це є ефективним впливовим механізмом, що поширюється на весь екіпаж та судно загалом. Важливим питанням є визначення тих якостей, які притаманні успішним офіцерам-лідерам [2]:

1. Комунікативно-організаційний компонент

Комунікабельність, переконливість, тактовність, дипломатичність,

емпатійність, гнучкість, розвинуті мовлені здібності, розвинені організаційні здібності.

2. Емоційно-вольовий компонент

Цілеспрямованість, наполегливість, рішучість, впевненість у собі, вимогливість, самовладання, стресостійкість.

3. Мотиваційний компонент

Мотивація до лідерства, мотивація до успіху.

4. Мисленнєвий компонент

Швидкість мислення, логічність, креативність, проникливість, здатність до прогнозування, здатність до узагальнення, критичність, розсудливість.

5. Особистісний компонент

Активність, ініціативність, обов'язковість, надійність, відповідальність, почуття гумору, оптимістичність, чесність, патріотизм, прагнення до самовдосконалення.

Отже, капітану судна треба вдало долати комунікативні бар'єри з екіпажем, не порушуючи при цьому повагу до себе. Морякам потрібна психологічна підготовка до умов роботи в ізольованому просторі за наявності величезної кількості психогенних чинників. Робота у відкритому морі специфічна, вона відбувається в умовах непередбаченої стихії. Капітан повинен забезпечити, щоб його офіцери та команда управляли судном і підтримували його в безпечному та морехідному стані найбільш ефективним чином.

Проаналізувавши інформацію можна виділити ряд простих правил для капітана: пізнавати своїх підлеглих як можна ближче; не нервувати занадто сильно, адже це показуватиме певну слабкість перед колективом та порушуватиме психологічний зв'язок; бути відкритим - це допомагає вдосконалюватися; створювати довірливі взаємовідносини; давати підлеглим шанс спочатку самостійно розібратися зі своєю помилкою, а у крайньому разі звертатися до нього; триматися з підлеглими просто, усі рівні - від матроса до старшого помічника; показувати ефективну роботу на власному прикладі, щоб за ним слідували; і наостанок - брати участь у заохоченні найкращих особисто - щоб інші члени екіпажу також прагнули отримати від капітана похвалу [3].

Отже, коли ми чуємо слова капітан та лідер — підсвідомо несуть для нас вантаж експертності. Здається, коли ти вже капітан, навчання тобі не потрібно — ти профі, ти досяг найвищої сходинки. Але насправді справжні профі ті, хто вміє вчитися завжди, навіть на капітанській посаді. Тому що неможливо передбачити все, але можна зробити висновки і уроки з попередніх ситуацій. Тому лише прагнучі кращого людина може стати справжнім лідером для підлеглих, та сформувати налагоджену, успішну роботу на морському транспорті.

Список використаних джерел:

1. Безлуцька О.П. Лідерські якості офіцера-судноводія: теоретичний аспект. Інноваційна педагогіка. 2019. №14. Т. 1. С.28-31.

2. Бойко О. Методологічні основи дослідження компетентності майбутніх офіцерів у ВВНЗ. Педагогіка і психологія професійної освіти. 2012. № 3. С. 6-24.

3. Торський В.Г., Топалов В.П. Управління судновими екіпажами. Одеса : Астропринт, 2000. 208 с.

Мунтянова В.В.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Сотниченко Л.Л., д.е.н., професор
завідувач кафедри менеджменту та економіки
морського транспорту НУ«ОМА»*

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЦИФРОВІЗАЦІЇ В ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ

В рамках тенденцій цифровізації та з урахуванням інформаційно-комунікаційних технологій, що розвиваються, в останні роки назріла об'єктивна необхідність провести порівняльну оцінку ефективності аналогових та цифрових систем управління доставкою вантажів, та виявити відмінні риси логістики транспортних послуг, як такої, а також її цифрової трансформації.

В Україні сучасні цифрові технології поки що вкрай слабо інтегровані у існуючі транспортні ланцюги, що призводить до низки найважливіших логістичних проблем.

Транспортна діяльність має нині яскраво виражений, галузевий характер. Іншими словами, транспортно-логістичний ринок фактично не є інтегрованим, а являє собою безліч суб'єктів господарювання, взаємодії між якими носять несистемний, спонтанний характер, а їхні інтереси свідомо не збігаються, що виражається, як мінімум, у трьох основних причинах:

1) відокремленість транспортного сектора від інтегрованих ланцюгів постачання різних товарних ринків;

2) диспропорція структури попиту та пропозиції на транспортні послуги;

3) невідповідність параметрів рухомого складу та інфраструктури транспорту конкретним потребам клієнтів, у тому числі, проявляється у неузгодженні трансакційних або обліково-договірних одиниць транспортних засобів та об'єктів логістичної інфраструктури з вантажами, що приймаються до перевезення, за їх властивостями, кількістю, вимогами до укладання [1].

У цифровій логістиці на основі прогностичних можливостей систем штучного інтелекту, що управляють логістичними потоками в ланцюгах поставок, можливе формування та розвиток цифрових транспортно-логістичних систем, керуючі впливи в яких здійснюватимуться на основі застосування транзакцій, що впорядковують процеси перевезення вантажів, що дозволить знижувати транспортні витрати та підвищувати ефективність функціонування підприємств інтегрованого транспортно-логістичного ринку.

Основою даних інтеграційних тенденцій у транспортно-логістичних системах, крім класичних, тепер є такі принципи цифрової економіки, як: демократизація, децентралізація, дематеріалізація, демонітизація, колаборація та ін.

Оскільки в умовах цифровізації продуктів, географічні, тимчасові межі ринків досить сильно розмиті, можна стверджувати, що цифрова економіка за умовчанням носить глобальний характер, але може мати низку обмежень об'єктивного та суб'єктивного характеру [2]:

- відсутній або обмежений доступ до всесвітнього павутиння (обмеження провайдера);
- застосування спеціальних програмно-апаратних та технічних засобів, штучно обмежують доступ в інтернет (нормативно-правові, політичні обмеження);
- збій у роботі програмного забезпечення, систем зв'язку та передачі даних;
- вихід з ладу матеріально-технічної частини (сервери) та ін.

В останні роки все чіткіше намітилися тенденції щодо цифрової трансформації економіки, як на національному рівні, в економіках тих чи інших країн окремо, так і на глобальному рівні, коли цифрові технології починають змінювати звичай ділового обороту в рамках світової економіки загалом. Зазначені тенденції повною мірою можна спостерігати у сфері транспортно-логістичного обслуговування. Зростає швидкість обміну інформацією, розвиваються цифрові інформаційні системи та технології, споживачі починають виставляти більш жорсткі вимоги до виконання послуг та отримання товарів компаніям, які, у свою чергу, прагнуть підвищувати власну ефективність для задоволення клієнтських потреб та зміцнення свого становища на ринку [3].

Формування та розвиток цифрових систем транспортно-логістичного обслуговування сприяє оптимізації всієї структури ланцюга постачання, включаючи операції з транспортування та зберігання товарів. Сучасні цифрові інформаційні системи та технології є одним з ключових факторів зростання економічної ефективності транспортно-логістичних операцій та процесів, виступають як інструмент забезпечення якості та безпеки товароруху, посилюють конкурентоспроможність суб'єктів цифрових систем транспортно-логістичного обслуговування.

Список використаних джерел:

1. Лапкіна І.О. Проектний та логістичний менеджмент: нові знання на базі двох методологій. Одеса : КУПРІЄНКО С.В, 2018. 189 с.
2. Іванова М.І. Класифікація логістичних систем. Стратегія економічного розвитку України : збірник наукових праць національного економічного університету ім. Вадима Гетьмана. Київ : КНЕУ, 2016. № 39. С. 13-20.
3. Колодізева Т. О., Руденко Г. Р. Інноваційні технології в логістиці : навчальний посібник. Харків : ХНЕУ, 2013. 268 с.

Панова Д.В.

здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУ «ОМА»
Науковий керівник: Бурмака Л.О., старший викладач
кафедри менеджменту та економіки
морського транспорту НУ «ОМА»

РОЛЬ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ КУЛЬТУРИ В УПРАВЛІННІ ПЕРСОНАЛОМ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ

Організаційна культура все більше розвивається та набирає популярності серед компаній. Керівники прагнуть підвищити рівень організаційної культури на своєму підприємстві, оскільки ефективна та стабільна організаційна культура допомагає сформувати думку про компанію у замовників, потенційних постачальників, клієнтів, тим самим впливаючи на їх подальше співробітництво.

Організаційна культура – це притаманна підприємству система матеріальних та духовних цінностей, еталонів поведінки, настроїв, символів, методів управління, що зумовлює індивідуальність підприємства [1].

Переоцінка ролі персоналу в діяльності організації, а також служби персоналу в системі управління організацією, яка відбулася в кінці 70-х років ХХ століття, призвела до визнання ролі «організаційної культури», як феномену, що визначає діяльність організацій.

Організаційна культура є складним соціальним явищем, яке формується всередині організації під впливом ряду факторів. В силу своєї соціальної природи особистість сильно схильна до впливу організаційної культури, однак разом з тим особистість впливає на формування і зміну самої організаційної культури, тобто існує взаємовплив та взаємозв'язок між організаційною культурою та окремою особистістю. В морській сфері, де провідне місце належить не продукту, а людям, які взаємодіють з товарами це особливо помітно.

Персонал є двигуном будь-якої організації. Відомо, що помилки при відборі нових працівників можуть призводити до проблем, що серйозно впливають на роботу компанії, таких як висока плинність кадрів, поганий морально-психологічний клімат (конфлікти, недбале ставлення до дорученої справи), падіння трудової та виконавчої дисципліни, прогули, запізнення на роботу і передчасні звільнення з роботи, низька ефективність використання робочого дня, невиконання розпоряджень керівництва. А якщо йдеться про відбір кандидатів на керівні посади, то помилки при доборі кадрів обходиться для організації дуже дорого.

Компанії з добре розвинутою організаційною культурою є потужними суб'єктами на світовому ринку.

В успішних судноплавних компаніях культура має орієнтуватись саме на турботу про співробітників. Провідна роль в цій галузі належить не продукції, а

людям які цю продукцію обробляють, перевозять, доставляють до місця призначення в належній якості та формі. Важливість зорієнтованості організаційної культури в судноплавних компаніях підтверджується успіхом таких компаній як Mediterranean Shipping Company S.A, Norwegian Cruise Line, Royal Caribbean Cruises Ltd, Maersk. Дослідивши корпоративні культуру кожної з цих компаній видно, що головне місце в організації робочого процесу належить саме співробітникам. І кожному співробітнику незалежно від посади культура гарантує комфортні умови для праці і відпочинку.

Національна культура безпосередньо впливає на систему цінностей людей, їх менталітет та домінуючий стиль менеджменту. Культура будь-якої організації знаходиться під сильним впливом національного чинника, який надзвичайно важливо враховувати при веденні бізнесу з партнерами [3].

Як свідчать крос-культурні дослідження в силу відмінностей установок і загальних цінностей в одних і тих самих ситуаціях представники різних культур ведуть себе абсолютно по-різному. Розуміння культурних особливостей різних країн позитивно позначається на процесі управління компанією і ефективності її діяльності.

Кожній національній культурі відповідає певна, тільки їй притаманна система цінностей та переконань. Національна культура є складним феноменом, який включає до себе як матеріальні та соціальні явища, так і різні форми індивідуальної поведінки й організованої діяльності. Спостерігати особливості культури можливо у вигляді відмінностей в людській поведінці та в різних типах діяльності, ритуалах, традиціях [4].

Галузь морського транспорту за своєю природою є мультинаціональною. Саме тому робітникам таких компаній важливо враховувати культурні особливості кожної країни з якою вони підтримують ділові стосунки. З цією метою організаційна культура найбільших підприємств спрямована на ознайомлення власних працівників з національними особливостями клієнтів, відповідного характеру укладання документації тощо.

Робітник у морській сфері має володіти спеціальною морською термінологією. Для забезпечення цього організаційна культура морських підприємств нерідко спрямована на забезпечення необхідних тренінгів для працівників щодо вивчення морської термінології.

Отже, особливості організаційної культури морських підприємств обумовлюються визначенням співробітника як головного елемента організаційної культури успішної морської компанії, транснаціональними бізнес стосунками, організація яких вимагає ретельної підготовки.

Список використаних джерел:

1. Культура підприємства: її сутність і значення. *Pluginfile*: URL: https://msn.khnu.km.ua/pluginfile.php/24024/mod_resource/content/0/Diagnos/Tema_06.htm.
2. Корпоративна культура Google: як компанія стала найпривабливішою для талантів? *Mdconsult*: URL: <https://blog.mdconsult.com.ua/?p=936>.

3. Крос-культурний менеджмент сьогодні. *Referat.com*: URL: <https://ua-referat.com/uploaded/referat-z-disciplini-menedjment-kros-kuleturnij-menedjment-seo/index1.html> .

4. Крос-культурні особливості управління конкурентоспроможністю ТНК. *Securities* : веб-сайт. URL: securities.usmdi.org/?p=22&n=90&s=929 .

Паромонова А.О.

здобувач вищої освіти 2 року навчання

освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»

Науковий керівник: Примачов М.Т., д.е.н., професор кафедри економічної теорії і підприємства на морському транспорті НУ«ОМА»

ЧОРНОМОРСЬКИЙ МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТНИЙ СЕГМЕНТ У СИСТЕМІ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ШЛЯХ»

Контейнерні перевезення – це гнучкий інструмент, який дозволяє створювати логістичні ланцюги з метою задоволення вимог різних компаній, як виробників товарів, так і роздрібних торгових компаній. Швидкий контейнерний потяг (~1000 км за добу) – це найбільш оперативний засіб здійснення контейнерних вантажних перевезень. У порівнянні із звичайними потягами, його ефективність на 20-30% вища внаслідок більш швидкої доставки, спрощеної документації та простішого перетину кордону.

Ініціатива (Один пояс – Один шлях, OBOR) Китаю – це проект вартістю один трильйон доларів США, спрямований на досягнення більшої економічної інтеграції та розвитку завдяки кращому сполученню. Ця ініціатива складається з «поясу» - це наземні транспортні сполучення між Китаєм та Європою через Центральну Азію, та з «шляху» - морського зворотного маршруту із південної Європи, через Суец, та назад до Азії. Ця ініціатива отримує все більшу довіру після нещодавнього виходу США з торгової угоди у тихоокеанському регіоні (TPP), та можливого майбутнього виходу США з угоди NAFTA. Вихід США з TPP створює простір для торговельної політики Китаю та його зацікавленості у торговельних партнерах, яка теоретично може бути задовільнена Європою, якщо двосторонні інвестиційні механізми будуть забезпечені обома сторонами. Китай, через його домінуючу позицію у TPP та нещодавні події пов'язані з Повномасштабним регіональним економічним партнерством (Regional Comprehensive Economic Partnership), без сумніву має посилити власну позицію у якості глобальної сили в сфері міжнародної торгівлі.

Ініціатива OBOR пов'язана із проектами Silk Way Economic Belt («Економічний пояс шовкового шляху») та 21st Century Sea Silk Way («Морський шовковий шлях 21-го сторіччя»), і є важливою стратегією розвитку, яку уряд Китаю започаткував з метою сприяння економічному співробітництву серед країн розташованих уздовж запропонованих маршрутів «Поясу» та «Шляху». Ця ініціатива була розроблена з метою кращого забезпечення впорядкованого вільного потоку економічних факторів та

ефективного розподілу ресурсів. Також вона спрямована на подальшу ринкову інтеграцію та створення мережі регіонального економічного співробітництва, від якої усі б виграли. Китайські компанії фінансували та будували дороги, мости та тунелі в цьому регіоні. Низка «свіжих» проєктів, таких як «сухий порт» Хоргос на кордоні між Китаєм та Казахстаном, та залізничне сполучення між Казахстаном та Іраном, допомагає збільшити обсяг торгівлі у Центральній Азії. Що стосується морських портів, Китай вже затвердив свою присутність на перехресті світових торговельних шляхів. Китайська сторона постійно запрошує Україну до участі у стратегічній ініціативі розбудови Економічного поясу Нового Шовкового шляху. У своєму нинішньому вигляді ініціатива «Один пояс, один шлях» видається одним із найбільш привабливих для України геоекономічним проєктом. Його ключовими принципами і перевагами є інклюзивність, відкритість, вигідність для всіх учасників, перехід на уніфіковані правила торгівлі, інтеграція та координація стратегій та програм розвитку країн.

Потенційні вигоди для України від ініціативи «Пояс і шлях» дозволяють їй використовувати своє геополітичне становище і взяти на себе роль транзитної держави в рамках міжрегіонального співробітництва. Більш того, Україна може зіграти ключову роль у розвитку співпраці між ініціативою «Пояс і шлях» і Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), яка є частиною Короткострокового плану дій ЄС-Китай.

Загалом очікується, що ініціатива «Пояс і шлях» матиме позитивний вплив на економіку України. Головним наслідком стане зниження загальних транспортних витрат від 5% до 30%. Україна отримає вигоду від інфраструктурних проєктів (яких не так багато) і тих проєктів, які реалізуються в інших країнах.

З іншого боку, потенційні негативні наслідки участі у проєкті також значні. Передусім наслідки надмірної заборгованості можуть переважити економічні вигоди від будівництва інфраструктури. І самі економічні вигоди часто є сумнівними. Перевага, що надається китайським підрядникам та працівникам для здійснення проєктів, зменшує позитивний вплив на місцеву економіку. Навіть питання безпеки не є однозначним: замість підтримки може бути тиск. Крім того, спостерігається уповільнення інвестицій, зростає критика проєкту.

У порівнянні з Україною, члени ЄС мають значні переваги в залученні китайських інвестицій. Це пов'язано як з привабливим інвестиційним кліматом, так і з більш розвиненою інфраструктурою. Польща отримала з цього вигоду, ставши другим за величиною одержувачем прямих іноземних інвестицій з Китаю серед країн ЦСЄ (після Греції) в 2021 році.

Але до обговорення уточнюючих питань стосовно участі України в будь-яких світових проєктах зараз дуже далеко. Адже зараз, головним для України є виграти війну, яку почала країна агресор, а вже потім після вирішення внутрішніх питань економіки повертатися на світовий ринок. Цілком можливо, що після нашої перемоги Україна сама зможе розробляти такі проєкти

морських перевезень, тим самим залучати інші країни до роботи з нами, але вже на умовах, які будуть вигідними в першу чергу нам.

Список використаних джерел:

1. Примачов М.Т. Підприємництво в торговельному судноплаванні наукова стаття, 2008. Наукова стаття;
2. Олійник О.М. Україна – Китай 25 років співробітництва, монографія, 2018;
3. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/nt3297>
4. Кіктенко В.О. «Один пояс – один шлях» - глобальний геоелектронічний проект Китаю. Наукова стаття, 2019;
5. Центр економічної стратегії, економічна записка URL: <https://ces.org.ua/wp-content/uploads/2021/09/Китайський-економічний-слід-в-Україні-1.pdf>
6. Енциклопедія сучасної України URL: <https://esu.com.ua/article-68564>

Пащенко О.О.

*здобувач вищої освіти 1 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ «ОМА»
Науковий керівник: Лисенко Н.С., к.е.н., доцент кафедри
менеджменту та економіки морського транспорту НУ «ОМА»*

**СУЧАСНІ БІЗНЕС-МОДЕЛІ СТАРТАПІВ В МОРСЬКІЙ ІНДУСТРІЇ В
АСПЕКТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕФОРМУВАННЯ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ**

Технічний прогрес, який проходив у Кремнієвій долині в минулому столітті, дав поштовх появі такого явища як стартапи. Вперше термін «стартап» вжили студенти Стенфордського університету, Девід Паккард і Вільям Хьюлетт у 1939 році, розробляючи свій невеликий проект з початковим капіталом в 538 доларів США, який згодом переріс у всім відому компанію в сфері інформаційних технологій Хьюлетт-Паккард.

Як світовий, так і вітчизняний ринок, зазнає жорсткої конкуренції, тому що вони перенасичені компаніями, які пропонують аналогічні товари та послуги на одних ринках. Це призводить до змагання підприємств за найвигідніші умови виробництва та реалізації продукції, а також за найкращий прибуток та інші економічні чи соціальні переваги. Вигравати у конкурентній боротьбі сучасним компаніям вдається за допомогою інноваційних пропозицій, які найчастіше створюються стартапами. Стартапи, які в свою чергу по суті і є інноваційними компаніями, істотно впливають на розвиток бізнесу по всьому світу, оскільки стартап-індустрія дає поштовх до появи нових способів виробництва, вносить коригування в прикладні дослідження та розробки, пропонує споживачам нові та відмінні від ринку товари та послуги, змінює уявлення про позиціонування

продуктів та багато іншого. Однак, основна проблема полягає в тому, що більшість стартапів є неприбутковими та ліквідуються або поглинаються великими компаніями. Однією з причин такого розвитку подій є відсутність у стартаперів теоретичної бази та навичок управління, а саме брак знань форм, методів та інструментарію менеджменту інноваційних проєктів, що призводить до неправильного вибору та реалізації їх стратегії розвитку.

Історія поняття «бізнес-модель» починається з другої половини минулого століття, в період розвитку інформаційних технологій і появи крупномасштабних проєктів в різних галузях економіки, які сприяли розгляду організації, як системи з взаємодіючими компонентами. У 1994 році про бізнес-моделюванні написав Пітер Друкер у статті журналу «Harvard Business Review», використавши термін «теорія бізнесу», визначаючи його як «сукупність припущень про діяльність компанії». Потім Адріан Слівотскі, Альберт Висці та Брюс Пастернак, Пол Тіммерс, Александр Остервальдер і інші відомі дослідники бізнесу представляли світові своє розуміння про бізнес-моделі. Починаючи з 1995 року можна виділити найбільш відомі роботи, як мінімум 48 зарубіжних авторів і консалтингових компаній, які в різній мірі акцентуються на тих чи інших аспектах вивчення бізнес-моделей. Сьогодні термінологія бізнес-моделі досліджується з використанням дескриптивних або конструктивних визначень. Конструктивні зосереджуються на побудові системи, а дескриптивні встановлюють характеристики поняття. Спільним є те, що в обох випадках відповідна модель описує, як саме компанія здійснює свій бізнес з метою створення вартості.

Наприклад, Джоан Магретт в своїй статті «Why business model matter» розглядає бізнес-модель з точки зору ланцюга створення вартості. За її словами, бізнес-модель складається з двох частин. Перша включає в себе всі дії, пов'язані зі створенням товару: проєктування, придбання сировини, виробництво та інше, а друга частина: всі дії, пов'язані з продажом товару (пошук і залучення клієнтів, здійснення продажу, розповсюдження продукту або надання послуги).

Як згадувалося раніше не існує єдиної думки стосовно бізнес-моделей, в наслідок чого маємо багато різноманітних підходів, концепцій, стилів і шаблонів для їх розробки. Однак більшість цих теорій мають досить багато спільного. Як зазначають автори книги «Бізнес-моделі: 55 кращих шаблонів», О. Гассман, М. Шик, і К. Франкенбергер: «90% всіх нових бізнес-моделей насправді не такі вже нові, так як вони ґрунтуються вже на існуючих шаблонах.

Проаналізуємо один з найвідоміших шаблонів: «Захоплення чистого простору» Джонсона. Розглянемо модель «Трикутник захоплення» М. Джонсона на рис. 1.

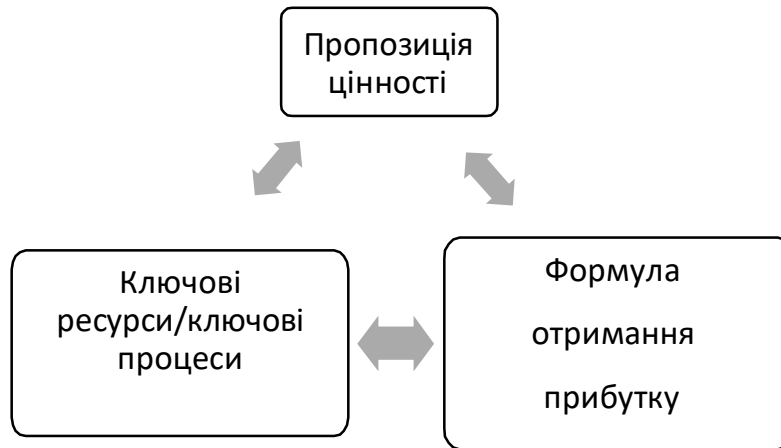


Рис. 1 Бізнес-модель «трикутник захоплення» за М. Джонсоном

Перший елемент бізнес-моделі – це ціннісна пропозиція, тобто, які товари або послуги компанія пропонує своїм цільовим клієнтам. Другий елемент, означає те, яким чином компанія буде втілювати «ціннісну пропозицію» в життя. І останній елемент - механізм отримання прибутку, який відповідає на головне питання, яким чином компанія буде отримувати прибуток. Дуже важливим є розуміння основних структурних елементів для розвитку стартапу, а саме:

- **Продукт.** Перш за все важливо обґрунтувати цінність пропозиції, тобто необхідно з'ясувати, які потреби клієнти будуть задовольняти за допомогою пропонованих товарів або послуг.

- **Клієнтура.** Другий структурний елемент - це клієнтура, потрібно визначити, яким групам клієнтів буде цікаво дана пропозиція і яким чином компанія буде будувати і підтримувати відносини з ними.

- **Ресурси.** І також слід вирішити, які фінансові, інтелектуальні, фізичні і людські ресурси необхідні для створення пропозиції, формування каналів збуту, отримання грошових потоків та інше.

Згідно зі статистикою 25,5% стартапів не в змозі вивести свій продукт на ринок і перерости у повноцінну компанію через не про будовану бізнес-модель. Саме бізнес-модель дає розуміння як здійснюються бізнес-процеси на підприємстві та генерується додана вартість, що є важливим не тільки для власників бізнес-ідеї, а й для інвесторів для оцінки рентабельності проекту.

Морська поверхня складає 70.8% під загальної площі поверхні Землі. А загальний об'єм міжнародних вантажоперевезень по морю складає приблизно 80%. Саме це дає величезний простір для реалізації бізнес ідей для молодих компаній. Україна має доступ до світового океану через Босфор та Дарданелли, саме тому постійне покращення та реформування морської транспортної системи є дуже важливим для розвитку країни.

Список використаних джерел:

1. Сакун А. В. Стартап – тренд сучасної економіки та освіти. Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми інтеграції освіти, науки та бізнесу в умовах глобалізації»: тези доповідей, м. Київ, 10 листопада 2020 р. Київ : КНУТД, 2020. С. 163-164.

2. Стів Бланк. Чотири кроки до осяяння: Стратегії створення успішних стартапів / Пер. з англ. М.: АЛЬПІНА ПАБЛІШЕР, 2014. 368 с

3. Кравченко М. О., Лаврова А. О. Аналіз підходів до бізнес-моделювання стартап проектів Актуальні проблеми економіки та управління : збірник наукових праць молодих вчених. 2017. Вип. 11. URL: <https://ela.kpi.ua/handle/123456789/22553> .

4. Лігоненко Л. А. Мозальова М. В. Бізнес–модель стартап–проекту: розроблення, тестування та прийняття. Вісник ОНУ імені І. І. Мечникова. 2017. Т.22. Вип.8 (61). С 80–85.

Рєконвальд М.Е.

здобувач вищої освіти 2 року навчання

освітнього ступеня магістр ННІ МПтаМ НУ «ОМА»

Науковий керівник: Примачева Н.М., д.е.н., доцент кафедри економічної теорії та підприємництва на морському транспорті

МЕТОДИ ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНИХ НАСЛІДКІВ ПРОТИДІЇ ДЕРЖАВ У СУДНОПЛАНОВОМУ БІЗНЕСІ

Ефективність - це результативність функціонування системи і процесу управління, як взаємодії керованої та керуючої систем, тобто інтегрований результат взаємодії компонентів управління. Ефективність показує, якою мірою керівний орган реалізує цілі, досягає запланованих результатів. Ефективність управління проявляється в ефективності виробництва, становить частину ефективності виробництва. Результати дії, співвіднесені з метою і витратами, це і є зміст ефективності, як управлінської категорії.

За останнє десятиліття в країні спостерігалися різні етапи розвитку економіки: і зростання, і стагнація та її погіршення. Кожен етап диктує свої умови і встановлює свої закони ринкових відносин. Всупереч обставинам, що постійно змінюються, і нестабільності, на ринку завжди була, залишається і буде діяти конкурентна боротьба, бо саме конкуренція є серцевиною ринкового механізму. Що активніша конкуренція і що кращі умови для її прояву, то вища ефективність функціонування ринку. Питання залишається тільки в тому, який ступінь інтенсивності конкурентної боротьби переважає на тому чи іншому ринковому сегменті. Але якою б не була відповідь, кожному господарюючому суб'єкту необхідно перебувати в постійному ентузіазмі до оновлення, пошуку та виборі тих методів, що дають змогу досягати успіху й посідати лідируючі позиції. Одним із таких методів є нагромадження та вдосконалення конкурентного потенціалу.

Оскільки реалізувати весь процес доставки вантажу від виробника до кінцевого споживача лише водним транспортом можна лише в найпростіших випадках, як правило, виникає узгоджений ланцюжок взаємодій різних перевізників. Отже, неминучі проблеми і ризики, зумовлені структурою і якістю таких взаємодій. Це може залежати як від самих перевізників, так і від чинників, що перебувають поза сферою їхнього впливу [1].

Серйозний удар по міжнародних морських перевезеннях Глобальна криза у сфері охорони здоров'я та економіки, спровокована пандемією COVID-19, докорінно змінила ситуацію у сфері морського транспорту і торгівлі та серйозно позначилася на перспективах зростання. За прогнозами ЮНКТАД, 2020 року обсяг міжнародних морських перевезень скоротився на 4,1 %. В умовах викликаних пандемією дезорганізації виробничо-збутових ланцюжків, скорочення попиту і невизначеності світової економічної ситуації глобальна економіка серйозно постраждала від подвійного шоку - і в сфері попиту, і в сфері пропозиції. Ці тенденції розвивалися на тлі вже знижених показників 2019 року, коли спостерігалось подальше уповільнення динаміки міжнародних морських перевезень. Зростання світового обсягу виробництва і товарної торгівлі стримувалося хронічною напруженістю в торговельних відносинах і значною невизначеністю в політиці. У 2019 році обсяг перевезень збільшився на 0,5 % проти 2,8 % у 2018 році, склавши 11,08 млрд т. Паралельно з цим темпи зростання вантажообігу контейнерних портів світу сповільнилися до 2 % порівняно з 5,1 % у 2018 році [2].

Проведемо аналіз морських перевезень у регіонах Азовського, Чорного і Середземного морів, де українські судновласники оперують переважно суднами змішаного плавання вантажопідйомністю до 5000 тонн. Останніми роками обсяги перевезень у регіоні зростають (на рік на 10-15 %), особливо за такими масовими вантажами, як зернові, металопрокат, добрива... Водночас істотно загострюється становище з флотом суден змішаного плавання, що використовуються на перевезеннях. Їхня загальна кількість - приблизно 300 одиниць вантажопідйомністю від 3 до 5 тис. тонн. Однак більшість із зазначених суден побудовано в 1970-80 рр., і їхній вік уже сягнув 25-30 років. З урахуванням фізичного і технічного зносу відбувається списання близько 20-25 подібних суден щорічно, і така прогресуюча тенденція збережеться. Ось чому в нашому регіоні вже на даному етапі виникає нестача тоннажу, яка може бути заповнена тільки за рахунок суден нового надходження [3].

Морський потенціал України є сукупністю природних ресурсів і створених людською діяльністю надбань, що використовуються в процесі морської діяльності в інтересах народу України. Морського транспорту, галузі суднобудування і судноремонту, морського природоохоронного комплексу, наукової та експериментально-дослідницької бази; системи морської освіти, Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Державної прикордонної служби України та в інтересах усього світового співтовариства. Спрямованість державної морської політики має сприяти подальшому зміцненню позицій України як морської держави, створенню

сприятливих умов для досягнення цілей і вирішення завдань розвитку морської діяльності.

Методичний підхід до організації управління ризиками на базі принципів управління якістю на підприємствах транспорту видається вельми плідним і більше того - необхідним. До цього слід додати, що сфери управління, які розглядаються, мають зближуватися не тільки в організаційно-методологічних засадах, а й в інструментарії, зокрема - у підходах до регулювання економічних систем і в методах виявлення й аналізу ризиків продукції та виробничих і ділових процесів. У яких конкретно аспектах і якою мірою має бути реалізовано інтеграцію управлінських процесів - питання, що його має вирішувати керівництво кожної конкретної компанії, виходячи зі специфіки її діяльності та стратегічних пріоритетів [4].

Список використаних джерел:

1. Примачев Н.М. Ефективність розвитку морської транспортної індустрії: монографія / М. Т. Примачев, Н. М. Примачева. - Одеса: НУ "ОМА", 2020. - 374 с.
2. Транспортна стратегія України на період до 2025 року. Схвалена Розпорядженням КМУ від 20.10.2020 №174-р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: search.ligazakon.ua/l_doc2.../KR102174.html
3. Міністерство транспорту і зв'язку та інфраструктури. [Електронний ресурс]. Режим доступу: www.mintrans.gov.ua/uk/news/.../10362.html
4. Макогон Ю.В. Співпраця України на євразійському економічному просторі в причорноморській зоні / Макогон Ю.В. // Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції "Україна в умовах глобальної конкуренції: стратегія випереджального розвитку". Херсон: ДРУК-ІНФО, 2021 - С. 365 - 367.

Рожжа С.О.

*здобувач вищої освіти І року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ «ОМА»
Науковий керівник: Бойко І.С., к.п.н.,
доцент кафедри морського права НУ «ОМА»*

**ДОСВІД СИНГАПУРУ ЩОДО ЗАСТОСУВАННЯ МОДЕЛІ
УПРАВЛІННЯ ПОРТАМИ «ПОРТ-ЛЕНДЛОРД»**

Порт Сингапуру є дуже успішним контейнерним портом і, починаючи з 1986 року, найбільш завантаженим портом у світі з точки зору тоннажу судноплавства, більшість з якого перевантажуються в контейнерах. Сингапур був службовим портом, який поєднував право власності на землю, статутні функції та вантажні операції в одній організації, і був одним із небагатьох успішних державних портів у світі. Однак у 1996 році уряд Сингапуру вирішив докорінно змінити структуру управління портом, створивши корпоративну компанію (PSA Corporation), структура якої буде достатньо гнучкою, щоб

дозволити їй працювати та інвестувати в регіоні, особливо в контейнерні термінали, розташовані на основних судноплавних шляхах. Корпоратизація частини бізнесу Адміністрації порту означала підвищення фінансової автономії та збільшення грошових потоків. Це також посилює позиції Сингапуру як портового хабу та сприяло економічному розвитку Сингапуру та прилеглому регіону. PSA буде розміщена на фондовій біржі Сингапуру. Оскільки корпорація займає монопольне становище в Сингапурі, то вона регулюється.

Адміністрація морського та портового судноплавства Сингапуру була заснована актом парламенту (Закон про морську та портову адміністрацію Сингапуру 1996 р.), щоб забезпечити цей нагляд [1]. Новостворена корпорація діє як регульований оператор терміналу відповідно до корпоративного права. Він може вільно працювати як глобальний оператор терміналу.

Основними завданнями адміністрації (МРА) є сприяння використанню, вдосконаленню та розвитку порту, контроль за рухом суден і забезпечення навігаційної безпеки, ліцензування та регулювання морських послуг і об'єктів, включаючи звичайні вантажні термінали, а також регулювання порту економічна поведінка галузі. Закон зазначає, що жодна особа не має права надавати морські або портові засоби без державної ліцензії або надавати пільги від МРА. Уповноважений орган може контролювати та встановлювати тарифи, що стягуються ліцензіатами за обробку та зберігання вантажів походження та призначення (тобто вантажів, які не є перевантажувальними). Перевалка вантажів не регулюється, оскільки перевантажувальний бізнес є міжнародним і має високу конкуренцію. Таким чином початкову структуру службового порту було змінено на порт «ленд-лорд».

Порт Сингапуру є найбільш завантаженим контейнерним транспортним центром і найбільшим державним портом у світі. Власником виступає Морська та портова адміністрація Сингапуру (МРА), а операторами - PSA International and Jurong Port. Пропонує сполучення з понад 600 портами в 123 країнах [2].

Закон про морську та портову адміністрацію Сингапуру — це акт парламенту Сингапуру, який охоплює функції, обов'язки та повноваження МРА, найм моряків, регулювання та ліцензування портів тощо. Слід навести наступні підзаконні акти: Передача функцій морським та портовим адміністраціям Сингапуру; Морська та портова адміністрація Сингапуру (призначення функцій) Сповідання 2018; Правила морської та портової адміністрації Сингапуру (склад правопорушень); Правила морської та портової адміністрації Сингапуру (небезпечні вантажі, нафта та вибухові речовини) 2005; Морська та портова адміністрація Сингапуру (призначений власник акцій) Сповідання 2018; Морська та портова адміністрація Сингапуру (призначений державний ліцензіат) Сповідання 2018; Правила морської та портової адміністрації Сингапуру (визначення інтересів) 2018; Положення Управління морського та портового судноплавства Сингапуру (екзамен на свідоцтво про наявність екіпажу портового судна); Правила морської та портової адміністрації Сингапуру (портові судна); Морська та портова адміністрація Сингапуру (ліцензійні збори) Сповідання; Морська та портова

адміністрація Сингапуру (округ лоцманської проводки) Сповідання 2010; Правила морського та портового управління Сингапуру (лоцманське проведення); Правила морського та портового управління Сингапуру (прогулянкові судна); Морська та портова адміністрація Сингапуру (портові обмеження - підвістка) Сповідання 2019; Морська та портова адміністрація Сингапуру (портові обмеження) Сповідання 2010; Правила морського та портового управління Сингапуру (порт); Правила морської та портової адміністрації Сингапуру (заборонена зона якірної стоянки – призупинення) 2019; Правила морської та портової адміністрації Сингапуру (реєстрація та працевлаштування моряків); Морська та портова адміністрація Сингапуру (Шкала зборів, ставок і загальних зборів) Сповідання [3].

Такі великі світові порти, як Роттердам та Сингапур, мають дуже добре розвинений контейнерний сектор з операторами (ECT та PSA відповідно), які інвестували значні кошти в сучасне обладнання та автоматизацію, як правило, обслуговують загальні об'єкти для користувачів і займають сильнішу позицію на ринку, ніж їхні безпосередні конкуренти для найбільших контейнеровозів. На церемонії 2022 вручення нагород SGBC-BCA Leadership in sustainability Awards компанія PSA Singapore отримала нагороду у категорії «Трансформація» за свої екологічні зусилля. Нагороди відзначаються за професіоналізм, організацію та будівельні проекти за їхній постійний внесок і значні досягнення в розвитку «зеленого» та сталого середовища, інтегруція у свої бізнес-операції. Також у рамках розвитку було організовано значну кількість тендерів та реалізовано проектів по зниженню енергоспоживання, введення системи пільгових цін на портові послуги, залучення інвестицій, як наприклад, збудований найкрупніший термінал Туас у світі [4].

Отже, визначивши правові засади застосування моделі управління «ленд-лорд» на прикладі Сингапуру та її світову успішність, зрозуміло, що такий досвід треба вивчати та, з урахуванням особливостей національної економіки, традицій та менталітету, втілювати, перш за все змінюючи національне правове забезпечення.

Список використаних джерел:

1. Maritime and port authority of Singapore act 1996. Singapore statut: веб-сайт. URL: <https://sso.agc.gov.sg/Act/MPASA1996>
2. Port of Singapore. Ship technology: веб-сайт. URL: <https://www.ship-technology.com/projects/portofsingapore/#:~:text=Authority%20of%20Singapore.-,The%20Pasir%20Panjang%20terminal%20currently%20can%20handle%20containers%20of,owned%20port%20in%20the%20world>
3. Maritime and Port Authority of Singapore (MPA). Maritime and Port Authority of Singapore Act : веб-сайт. URL: <https://www.mpa.gov.sg/regulations-advisory/maritime-legislation-of-singapore>
4. Maritime and Port Authority of Singapore (MPA). Port Dues Concessions : веб-сайт. URL: <https://www.mpa.gov.sg/finance-e-services/tariff-fees-and-charges/ocean-going-vessels/port-dues-concessions>

Скорецька І.О.

здобувач вищої освіти 2 року навчання

освітнього ступеня магістр ННІ МПтаМ НУ «ОМА»

Науковий керівник: Сенько О.В., д.е.н., професор кафедри менеджменту та економіки морського транспорту НУ«ОМА»

ФОРМУВАННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ПОРТОВОЇ СИСТЕМИ В РАМКАХ КОНЦЕПЦІЇ «РОЗУМНИЙ ПОРТ»

Нове бізнес-середовище та нова ера технологічних інновацій та інтеграції штовхає різні галузі та підприємства до трансформації, яка сприяє значному підвищенню продуктивності та наступному успіху бізнесу завдяки полегшенню доступу до величезної кількості інформації в реальному часі.

Порти не є винятком. Під впливом Четвертої промислової революції (Індустрія 4.0), яка характеризується цифровою трансформацією промисловості шляхом впровадження технологій, які поєднують фізичний світ (пристрої, матеріали, продукти, обладнання та засоби) з цифровим світом, порти та термінали увійшли до четвертої стадії еволюції, в ході якої з'явилась концепція «розумний порт» [1].

Важливість впровадження моделі розумного порту при формуванні ефективної портової системи стратегічно посилюється в останні роки. Значною мірою, це обумовлено зростанням обсягів світової торгівлі та, як наслідок, розмірів суден і обсягів вантажів, в ході чого порти зацікавлені розумними рішеннями з метою оперативного реагування на зовнішні зміни та посилення конкурентоспроможності.

Згідно Анахіта Молаві: «Слідувати концепції розумного порту означає впроваджувати інтелектуальні технології для кращого управління операціями, вирішуючи нові виклики щодо підтримки стійких, безпечних та енергоефективних об'єктів, які зменшують вплив на навколишнє середовище» [2].

Стратегія створення розумних портів ґрунтується не лише на впровадженні нових технологічних рішень, але й на їх структурній інтеграції у чотирьох секторах портової діяльності: операції, навколишнє середовище, енергія та безпека. Ключем до успішної трансформації є використання інноваційних технологій Четвертої промислової революції: штучний інтелект, Інтернет речей, технології блокчейн, Великі дані та автоматизація.

Опираючись на той факт, що останнім часом портове середовище перетворилося на складні партнерські мережі, які включають портову адміністрацію, термінали, судноплавні лінії, логістичні компанії та інші, ефективність впровадження даної концепції в значній мірі залежить від активної участі усіх учасників портової екосистеми. У свою чергу, значного впливу на ефективність реалізації концепції створюють фактори зовнішнього середовища: географічні, економічні, політичні та енергетичні фактори. Так на

основі проведеного лінійного регресійного аналізу, направлено на дослідження кореляції між кожною змінною та ступеню інтеграції розумного порту, можемо зробити декілька висновків, про вплив різного роду факторів. Порти, розташовані в заможніших країнах згідно ВВП на душу населення, а також у країнах більш відкритих до інновацій та систем вищої освіти, більш схильні до швидшої цифровій трансформації [3].

Останні 30 років глобального досвіду продемонстрували, що інтелектуальні системи, інтегровані в портові операції та управління, можуть допомогти підвищити ефективність порту та створити економічну цінність, а також сприяти стійкості під час кризових ситуацій, що вже було доказано під час пандемії. Так, було виявлено, що країни з інтелектуальними технологіями у своїх портах значно швидко відновлюються після економічних зривів, спричинених стрімкому поширенню Covid-19, ніж ті, які використовують традиційні портові системи. Порівняння квартальних даних про контейнерообіг портів чотирьох міст – Роттердама, Шанхаю, Сінгапуру та Маніли з 4 кварталу 2019 року по 3 квартал 2020 року показало, що порт Маніли, який не слідує концепції цифровізації, має найгірші показники з усіх чотирьох міських портів [4].

Аналіз ступеня інтеграції цифрових технологій розумних портів за регіональною ознакою дозволяє зробити наступні висновки: у середньому існує значуща кореляція між втручанням розумного порту в екологічних та енергетичних аспектах. Європейські порти більшу зацікавленість приділяють у вирішенні екологічних та енергетичних проблем, ніж порти Азії та Північної Америки. Азійські порти, у свою чергу, продемонстрували більшу тенденцію до підвищення продуктивності та покращення роботи портів порівняно з іншими областями діяльності розумних портів.

На сьогодні, у світі нараховується понад 48 автоматизованих портів, які здебільшого спеціалізуються на перевалці контейнерів, що обумовлено інтенсифікацією морської контейнерної торгівлі. Лідером за рейтингом згідно Індексу розумних портів є Роттердам, який ще у минулому столітті обрав автоматизацію за головний курс подальшого розвитку. Так, на сьогодні завдяки впровадженню моделі цифровізації, порт перевантажує на 25-50% більше контейнерів на годину, ніж будь-який інший порт Північної Європи. За допомогою розумних технологій порт зменшив споживання матеріалів та оптимізував використання причалів, тим самим ефективніше розвиваючи, обслуговуючи та продовжуючи термін служби портової інфраструктури [5].

Таким чином, можна стверджувати, що інновації в портовому бізнес-процесі та впровадження новітніх, пов'язаних технологій є важливим для стійкого позиціонування портів, та як наслідок країни в цілому. Відповідно до досліджень, навіть ті порти, що уже перетворились на розумні продовжують розвиватися у цьому напрямку задля досягнення більш високого рівня цифровізації. Так і для майбутнього розвитку, українські порти повинні справлятися з інноваційними змінами, наближившись до концепції «розумний

порт» вони стануть стійкими та більш конкурентоспроможними, з ефективним управлінням.

Список використаних джерел:

1. Fundación Valenciaport, Smart Ports Manual: Strategy and Roadmap, *Inter-American Development Bank*, 2020, p. 60
2. Molavi, A. Lim, G.J.; Race, B. A framework for building a smart port and smart port index. *Int. J. Sustain. Transp.* 2020, 14, p. 686–700
3. A. Othman, S. El-gazzar, M. Knez., A Framework for Adopting a Sustainable Smart Sea Port Index, *Sustainability* 14 (8), 4551, 2022, p.26
4. <https://www.adb.org/> - офіційний сайт Asian Development Bank
5. <https://www.portofrotterdam.com/en> - офіційний сайт порту Роттердам

Стецун Д.В.

здобувач вищої освіти 2 року навчання

освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ «ОМА»

Науковий керівник: Головченко О.М., д. е. н., професор кафедри економічної теорії та підприємництва на морському транспорті НУ «ОМА»

**УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНИМИ ПРОЦЕСАМИ НА
ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ**

Сьогодні особливо актуальними для транспортних підприємств є забезпечення раціонального використання їх інноваційного потенціалу, тобто внутрішніх ресурсів та зусиль щодо їх оптимального залучення. Адже при здійсненні підприємством пошуку прихованих ресурсів та потенційних зусиль шляхом їх перетворення та (або) в результаті саморозвитку в умовах зовнішніх обмежень, в центрі уваги опиняється потенціал підприємства. Тому об'єктивною потребою є пошук сучасних шляхів організаційно-економічного регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств, визначення форм та методів використання наукових досягнень для удосконалення системи управління транспортним підприємством.

На межі XX-XXI століть світова економіка зазнає значні зміни: глобалізація ринків, посилення та жорстокість конкуренції, скорочення життєвих циклів товарів, швидке старіння технологій та ідей, зміна форм та методів ведення бізнесу, швидкість змін, що постійно збільшується зростаючий акцент на гнучкість та інноваційність компанії.

В останні десятиліття ми стали свідками активного формування та розвитку п'ятого технологічного укладу, ядро якого складають біотехнологія, генна інженерія, інформаційні та комунікаційні технології, тонка хімія, нанотехнології, нові матеріали, альтернативна енергетика та ін. Водночас серйозних змін зазнав і процес комерціалізації технологій – інноваційний процес [1, с. 90].

Поняття «інноваційний процес» включає такі етапи як:

- розробка продукту (підготовка виробництва), де процес створення нового або покращеного продукту, включає в себе маркетингові та наукові дослідження, дослідно-конструкторські роботи, випробування у ринкових умовах, організацію та освоєння дослідного виробництва;

- виробництво, де ідея чи знання, що пройшли етап підготовки виробництва, перетворюються на створений продукт, що має принципово нові або покращені властивості, що створюють передумови для отримання корисного ефекту від поширення цього продукту;

- комерціалізація інновації, де реалізується корисний ефект від перетворення інноваційного продукту на отримання прибутку, шляхом виведення та поширення нового чи вдосконаленого продукту на ринок [2, с. 56].

У рамках організаційно-виробничої системи поняття «інноваційний процес» розглядається як стійкий потік перетворення науково-технологічних досліджень та розробок у нові або удосконалені продукти, послуги, форми управління, з впровадженням їх у виробництво та отримання певного ефективного результату.

Поняття «інноваційна діяльність» слід розуміти як комплексну характеристику інноваційних дій суб'єкта господарювання, яка включає в себе здатність до мобілізації інноваційного, інтелектуального, ресурсного та іншого потенціалу, яка містить ступінь інтенсивності і енергійності активності, що стосується виконання дій з розробки, впровадження і поширення новацій.

На сьогоднішній день досить рідко зустрічаються спроби виконати класифікацію факторів активізації інноваційної діяльності. Окремі спроби систематизувати фактори інноваційної активності робилися різними дослідниками і в різний час.

Інноваційна діяльність як економічна категорія комплексно характеризує економічні системи трьох рівнів:

- макрорівня - інноваційної діяльності держави, порівняно з іншими країнами на світовому ринку;
- мезорівня - рівня регіону, галузі;
- мікрорівня - рівня організації.

Існує кілька основних підходів до аналізу та оцінювання інноваційної діяльності підприємства: формальний, ресурсний, результативний.

Формальний підхід визначає приналежність організації до класу інноваційно-активних виходячи з кількості реалізованих інноваційних проєктів і їх масштабів, а також на основі аналізу видового складу інноваційної діяльності. Основним завданням аналітика є ідентифікація видів інноваційної діяльності, в зв'язку з чим даний підхід є зручним інструментом для експрес-оцінки інноваційної активності організації.

Ресурсний (ресурсно-витратний) підхід націлений на аналіз величини витрат і ступеня використання матеріальних, інформаційних, людських, технологічних і інших ресурсів в інноваційному процесі.

Результативний підхід сфокусований на аналізі результативності та ефективності інноваційної діяльності. Основним завданням аналітика є ідентифікація і вартісна оцінка ефектів від впровадження інновацій з метою визначення здатності організації створювати і впроваджувати успішні нововведення.

Таким чином, жоден з розглянутих методів не можна вважати еталоном, тому що кожен має свої недоліки. Вибір методу залежить від мети дослідження, наявності вихідної інформації, терміну і повноти результату.

Проведений аналіз показав різноманіття підходів до оцінки інноваційної активності і формування комплексної системи показників. Найбільшого поширення набули формальний, ресурсний і результативний підходи; в той же час розвиваються підходи із застосуванням матричних моделей, підходи, які розглядають організацію як відкриту конкурентну систему, також динамічні підходи з використанням часових рядів та інноваційного мультиплікатора.

Список використаних джерел:

1. Полякова О. М., Шраменко О. В. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі. Проблеми транспортного комплексу України. *Вісник економіки транспорту та промисловості*. 2017. Вип. 58. С. 90-96.

2. Економіка логістичних систем: монографія / Васелевський М., Білик І.,

3. Дейнега О. та ін.; за ред. Крикавського Є. та Кубіна С. Львів: Видавництво Національного університету "Львівська політехніка", 2018. 596 с.

Тулунжи Н.В.

здобувач вищої освіти 2 року навчання

освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ «ОМА»

Науковий керівник: Примачова Н.М., к.е.н., доцент кафедри економічної теорії та підприємництва на морському транспорті

ПРОГНОЗУВАННЯ У СИСТЕМІ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

Світова тенденція до цифровізації процесів у морській сфері, впровадження нових технологій, інновацій на морському транспорті дозволяє підвищити його ефективність, зробити дану сферу менш вразливою до змін.

COVID-19 наголосив на важливості технологій у морському секторі, хоча ще до пандемії морський транспорт стикався із зростаючим тиском необхідності трансформації [1].

Що стосується довкілля, Міжнародна морська організація (ІМО) поставила перед галуззю завдання скоротити загальні щорічні викиди парникових газів не менше ніж на 50% до 2050 року порівняно з рівнем 2008 року, що стимулювало пошук чистих та економічних технологій [2]. Поточною тенденцією в суднах на

зрідженому природному газі є двопаливні двигуни, які спалюють як газ, так і мазут.

Технології мають великий вплив на конструкції суден та інфраструктуру портів, яка постійно адаптується до збільшення розмірів. Сьогодні є можливість конструювати контейнеровози вантажопідйомністю більше 23000 контейнерів, хоча декілька роїв тому найбільшою вантажопідйомністю контейнеровозів було 20000 [3].

Технології можуть значно підвищити ефективність морських операцій. Інтегровані цифрові платформи, такі як системи портового співтовариства, з'єднують системи кількох організацій, що становлять співтовариство морського порту, включаючи судноплавні лінії та термінали, що дозволяє здійснювати електронний обмін інформацією.

Щоб реалізувати весь потенціал технологій, урядам та транспортним лідерам необхідно створити правильні умови, забезпечити адекватні стимули та підтримувати обмін знаннями по всьому світу.

При розробці певних стандартів для технологічних рішень на морському транспорті, треба слідкувати за тим, щоб вони не стали закритими, які можуть виключати деякі компанії або країни. Тому це повинні координувати міжнародні організації, такі як Центр ООН по сприянню торгівлі та Електронному бізнесу або Міжнародна організація по стандартизації [4].

Цифровізація нині на морському транспорті застосовується до восьми цифрових областей: автономні транспортні засоби та робототехніка; штучний інтелект; "великі дані"; віртуальна, доповнена та змішана реальність; Інтернет речей; хмарні та граничні обчислення; цифрова безпека; 3D-друк та адитивна інженерія».

Інтернет речей все частіше використовується в галузі для покращення зв'язку між судном та берегом, для інтелектуального управління рухом.

Технологія блокчейн дозволяє відстежувати резервні потужності, покращувати зв'язок між різними етапами шляху перевезення та підвищувати пропускну спроможність портів.

Автоматизовані судна можуть забезпечити підвищену безпеку та економію коштів за рахунок виключення людського фактора з певних операцій [5].

Аналітичні дані свідчать, що у 2022 році світова судноплавна галузь прискорила цифрування усіх етапів вантажних операцій.

У період з лютого по травень 2022 року вартість доставки сипучих вантажів, таких як зерно, зросла майже на 60 відсотків. Більш високі витрати на енергію призвели до підвищення цін на морське бункерне паливо. Війна в Україні змушує компанії дедалі швидше знаходити альтернативні логістичні ланцюги, що підтверджує необхідність використання новітніх цифрових технологій, адже важливим сьогодні залишається здатність швидкого адаптування до змін та гнучкість компаній.

У доповненні до рухомих сил і факторів успіху є певні бар'єри в реалізації технологій в секторі морського транспорту (також відомі як дисфункціональні фактори), до яких належать інертні організаційні структури, що

перешкоджають розвитку технологій, відсутність ефективної організаційної культури та погана культурна інтеграція всередині організації, нестача проінформованості у тому, як технологічний прогрес може вплинути на бізнес організацій, нестача коштів, відсутність цифрових навичок та кваліфікованої робочої сили, опір співробітників та менеджерів змінам [6].

В Україні було запущено проєкт «SHIPNEXT», який працює на основі блокчейну, засновником судноплавної компанії «VARAMAR» Олександром Варваренко. Додаток дозволяє швидко обробляти будь-які електронні запити, що надходять, за рахунок чого досягається миттєвий обмін інформацією між учасниками процесу морської перевезень. До того менеджерам компанії потрібно було витрачати близько 65% свого часу на листування та відповіді на запити клієнтів, що надходили на електронну пошту.

У 2019 році почалось співробітництво між АМПУ та SHIPNEXT щодо розробки системи цифрового обміну інформацією у портах, завдяки чому в портах буде можливість завчасно прораховувати час підходу судна онлайн, що дозволить капітанам уникати зайвих витрат, завчасно розраховуючи необхідну швидкість, а портам – вчасно планувати заходи суден у порти, що оптимізує роботу причалів, підвищити ефективність швартовних та інших робіт [7].

У результаті забезпечення збалансованого розвитку та ефективного використання портових потужностей на інноваційній основі, згідно із Стратегією розвитку морських портів України до 2038 року, передбачено створення індустріальних парків у портах та на припортових територіях, створення міжнародної круїзної асоціації Чорного моря “Black Sea Cruise” (за аналогією з існуючою “Baltic Sea Cruise”, створення споруд у портах та їх терміналах для приймання відходів з суден та інших шкідливих речовин та запобігання їхнього викиду у морське середовище. Наголошується на ефективності використання світової практики модернізації існуючих та створення нових перевантажувальних потужностей державою разом з приватним сектором економіки [8].

Суто управлінською проблемою національних судноплавних компаній є використання застарілих логістичних систем та опір цифровізації. Першим кроком для її вирішення є залучення до управління професійних менеджерів, які б могли конкурентно діяти в змінюваних умовах сучасного ринку. Особливо з початком воєнної агресії Російської Федерації на території України ключовим є пошук альтернативних методів поставки товарів та логістичних ланцюжків для здійснення необхідних логістичних операцій. Наступними кроками має стати створення єдиного інформаційного простору на базі наявних технологій, координація управлінських рішень і відповідно створення належних центрів координації, розробка плану та стратегії діяльності третіх осіб, єдина політика щодо безпеки судноплавства та охорони навколишнього середовища [9].

Список використаних джерел:

1. Круглий Д. Дослідження стану морських перевезень під час пандемії. Транспортні системи і технології. 2021. № (36). С. 143–149. – Режим доступу: <https://doi.org/10.32703/2617-9040-2020-36>
2. Кудрицька Н.В. Інноваційні технології як фактор розвитку морського транспорту України. 2018. С. 4-5
- 3.Владиміров С.А. Про основні напрямки розвитку світової транспортної системи і логістики. 2015. № 4. С. 24–26.
4. Тарасюк М.В. Сучасний стан реалізації інноваційної політики України та її фінансове забезпечення [Електронний ресурс]/ М.В. Тарасюк, О.В. Малярчук // Економіка та держава. - 2017. - № 1. - С. 19-24. - Режим доступу: http://www.economy.in.ua/pdf/1_2017/6.pdf
5. Аляб'єва О. М. Економічно-організаційний механізм інноваційного розвитку морських портів. Бізнес Інформ. 2019. №8. С. 81–86. – Режим доступу: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-8-81-86>
6. Юринець З.В. Формування інноваційних стратегій: теорія, методологія, практика [Текст]: монографія / З.В. Юринець. -Львів: СПОЛОМ, 2016. – с. 412
7. Круглий Д. Зв'язок збільшення обороту портів України з розвитком транспортної інфраструктури. *Розвиток транспорту*. 2020. № 1 (6). С. 7–16. – Режим лоступу: <https://doi.org/10.33082/td.2020.1-6.01>
8. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, 2013 – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#Text>
9. Почтовюк А.Б. Фінансове забезпечення інноваційної діяльності підприємств у сучасних Умовах [Електронний ресурс]/ А.Б. Почтовюк // Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Серія: Економічні науки. - 2016. - № 3. - С. 133-140. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvpusk_2016_3_19

Шалар О.І.

здобувач вищої освіти 2 року навчання

освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»

Науковий керівник: Сотниченко Л.Л., д.е.н., професор кафедри менеджменту та економіки морського транспорту НУ«ОМА»

СТРАТЕГІЧНІ НОРМАТИВИ РОЗВИТКУ ЗМІШАНОГО "РІЧКА-МОРЕ" СУДНОПЛАВСТВА

Складна сукупність результатів функціональної діяльності судноплавних компаній при організації перевезень суднами змішаного плавання «річка-море» визначає особливості прояву принципів управління в системі та організації діяльності складових спеціалізованого флоту. При побудові механізму керування необхідно враховувати географічну дислокацію споживачів інтермодальних технологій. З цим пов'язана і структура управління окремими

етапами діяльності (маркетинг, взаємодія з іншими транспортними засобами, судноплавство, контроль якості берегової інфраструктури).

Метод та характер взаємодій судноплавних компаній та операторів з інституційними підрозділами країни – це окрема велика тема. Проте рішення цих завдань приділено недостатньо уваги навіть у Транспортній стратегії України на період до 2030 року [1].

Розвиток міжнародних економічних відносин, з одного боку, визначає завдання формування додаткового транспортного потенціалу, з другого, залежить від ефективності функціонування базових і альтернативних маршрутів. Останнє і зумовлює як збільшення транспортного потенціалу з урахуванням інвестиційних проектів, але створює умови оптимізації управління та організації роботи транспортних підприємств.

Цей підхід жорстко зумовлений вибором організаційної структури підприємства, що ґрунтується на змішаному «річка-морі» судноплаванні, орієнтованому на інтермодальні технології [2].

Реалізація програми розвитку прибережного судноплавства в Євросоюзі визначає необхідність реакції суміжних транспортних підсистем на досягнення адекватності техніко-економічного та організаційного рівня водного транспорту України з урахуванням подальшої інтеграції до європейського економічного простору. Тому основною метою даної магістратської кваліфікаційної роботи є систематизація основних вимог конкурентоспроможного позиціонування судноплавної компанії у системі перспективного розвитку та вдосконалення організації перевезень та роботи судів змішаного плавання «річка-море».

Важливим кроком розвитку змішаного плавання «річка-море» на основі власних капітальних ресурсів є оцінка наслідків реалізації програми розвитку або відмови, як з позиції економічних інтересів, так і зовнішніх ефектів. Необхідно підтримувати доступну за вартістю конкурентоспроможність та не допускати звуження сегмента операторської діяльності за пріоритетами спеціалізації.

Погоджуючись зі становищем, що «Стратегію можна як зведення перешкод для конкурентних сил чи визначення позиції у галузі, де вплив цих сил найменше» [3] слід врахувати переваги операторської діяльності спеціалізованого флоту, орієнтованого на можливості Чорноморського узбережжя. Тобто слід передбачити створення конкурентного нового регіону операторської діяльності, що має відмінні від традиційних регіонів якісні параметри.

Інноваційні ідеї у цьому плані можуть залучати й венчурний капітал. Головне полягає у досягненні взаємозв'язку споживчого ефекту вантажовласників структур, результатів судноплавної компанії та сполучних концентрів, зацікавлених організацій у стійкості позиціонування цієї підсистеми.

Для визначення чинників управління ефективністю розвитку судів змішаного плавання «річка-море» необхідна систематизація завдань під час

удосконалення організації перевезень. Дуже важна роль концепції ґрунтовних рішень у системі поетапного розвитку національних складових сегментів світового ринку змішаного судноплавства. При цьому необхідно враховувати наявність ризику використання морського середовища, з одного боку, та формування синергії, з іншого. У цьому випадку синергія ґрунтується на мультиплікаційному впливі розвитку інтермодальних технологій та об'єктів берегового обслуговування вантажопотоків на зайнятість у суміжних виробництвах.

В основі розвитку змішаного "річка-море" судноплавства лежать два найважливіші завдання. Для споживачів це ефективне використання оборотного капіталу, тобто коштів, що у процесі виробництва та реалізації продукції. Той самий чинник визначає і партійність окремих відправок на судах змішаного «річка-море» судноплавства. Для судноплавних компаній кінцевим і довгостроковим завданням залишається не тільки повернення капітальних ресурсів відповідно до логіки окупності та амортизації, але й створення більш конкурентної вартості фірми.

Система управління річковим та морським транспортом має бути побудована за логікою управління функціональною діяльністю провідних підприємств морської індустрії – націленість на кінцевий результат при раціональному рівні витрат та простоті системи прийняття рішень. Громіздкість сучасної моделі фактичного адміністрування у транспортному комплексі країни забезпечує лише принцип самозахисту за мінімального функціонального та фінансового результатів.

Методи оцінки ефективності економічних рішень у системі змішаного «річка-море» судноплавства мають враховувати всю сукупність результатів. Особливо важливо розкриття взаємозв'язку прямих цільових стратегій із системою супутніх результатів. Тобто, кожен маршрут роботи змішаного «річка-море» флоту має враховувати альтернативи пропозиції послуг береговими об'єктами під час стоянки. З іншого боку, місцеві експедиторські та агентські компанії повинні формувати систему сервісних відносин, надаючи послуги, які суттєво відрізняються від традиційних для альтернативних маршрутів.

Окремою проблемою стає управління пропорційністю операторської діяльності та реалізації інвестиційних проєктів на етапі сталого функціонування судноплавної компанії змішаного "річка-море" типу. Критерієм прийняття таких рішень слід розглядати рівень ефективності капітальних активів та темпи економічного зростання за варіантами розподілу вільного (нерозподіленого) прибутку. В аспекті її подальшого використання важливими є прогнози розвитку прибережного та внутрішнього судноплавства.

Оцінка та прогнозування цих параметрів полегшує прийняття рішень щодо реалізації програм відповідності технічного стану флоту компанії у поточному етапі життєвого циклу підприємства.

Вибір цільових показників ефективності [4] розвитку та використання економічного потенціалу змішаного «річка-море» транспортного комплексу

має ґрунтуватися на стратегічних нормативах спеціалізованого судноплавства у регіоні операторської діяльності. Як стратегічні нормативи функціонування окремих ланок спеціалізованого флоту та портів слід використовувати:

- мінімальний рівень рентабельності капітальних активів;
- середній рівень темпів зростання результатів операторської діяльності;
- максимальний період життєвого циклу технології прибережного та внутрішнього водного судноплавства;
- мінімальний рівень фінансових ризиків.

Список використаних джерел:

1. Проект Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/projects/>
2. Проект Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/>
3. Примачев Н.Т., Вовк О.Ю. Эффективность функциональной деятельности предприятий морского транспорта. ОІПРіЕЕД НАН України. Одеса. 2001. 124 с.
4. Хулей Г., Сондерс Д., Перси Н.; Маркетинговая стратегия и конкурентное позиционирование / пер. с англ. Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005. 800 с.

Яворська О.Л.

здобувач вищої освіти 2 року навчання

Освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ «ОМА»

Науковий керівник Лисенко Н.С., к.е.н., доцент кафедри менеджменту та економіки морського транспорту НУ «ОМА»

РОЗВИТОК СУДНОБУДІВНОЇ ІНДУСТРІЇ В КОНТЕКСТІ РЕФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Розвиток суднобудування – є важливим завданням для українського уряду. Ця галузь впливає на цілу низку суміжних промислових індустрій, стимулює зайнятість спеціалістів високої кваліфікації. В даний час розвиток суднобудування в Україні потерпає ушкоджень і водночас, вимагає прийняття кардинальних заходів з боку влади аби остаточно не втратити цю унікальну галузь.

Українське суднобудування має славне минуле. На вітчизняних верфях раніше щорічно виробляли десятки торгових судів і військових кораблів, аж до авіаносців. Але минуле поки що залишається минулим.

На сьогодні суднобудівний завод ЧСЗ ліквідовано, завод «Океан» у черговий раз було продано, завод б1 комунара не існує і на його базі було створено «Миколаївський суднобудівний завод», який може здійснювати ремонти суден.

Але це не все, на території колишнього заводу «Лиман» компанією «Нібулон» було створено суднобудівний завод «Нібулон» для побудови суден для власних потреб.

Всім відомо, що «Нібулон» - найпотужніша компанія України, Суднобудівний завод продовжує розвиватись, на що вказує отримання контракту на побудову патрульних катерів з алюмінієво-магнієвого сплаву (АМг) для потреб ДПСУ, за французьким проектом.

Але такий перспективний та сучасний напрямок як композитне суднобудування в Україні фактичне не розвивається, що пов'язане в перше чергу з відсутністю розумінням в перспективності розвитку цього напрямку суднобудування для України, а в результаті й інвестування.

Тому необхідно тотально взятися за вирішення цієї проблеми, починаючи з максимального реформування. По-перше, має місце бути стимулювання інвестиції у створення суднобудівних підприємств в Україні, тобто це:

- зняття податку на землю для суднобудівних заводів (не судноремонтних);
- можливість фінансування побудови суден за лізинговою схемою, на території України, як на експорт так і для внутрішніх потреб;
- зняття мита на суднове обладнання, що не виробляється в Україні, для повнокомплектної побудови суден, на території України;
- зняття мита на матеріали, обладнання, технології необхідні для повнокомплектної побудови суден з композитів, які будуються на території України;
- видача довгострокових кредитів у розмірі 25-30% від вартості судна, у розстрочку на 5 років, судновласникам, для повнокомплектної побудовою суден з композитів, в Україні;
- видача експортних кредитів через експортно-імпортний банк України.

Окрім вище зазначеного необхідно освоїти унікальні технології зі створення унікальних частин судна, розвивати кооперацію з зарубіжними партнерами в різних формах, та розширити номенклатури споруджуваних судів, роблячи акцент на високотехнологічних судах. Це також приверне увагу потенційних зарубіжних партнерів для інвестування, а ще значно підвищить конкурентоспроможність вітчизняних судноремонтних та суднобудівних заводів на світовій арені, адже унікальність та неповторність цінується, особливо коли якість продукції відповідає.

Також вважається за необхідним відзначити лізингову схему.

Лізинг повинен стати з базових елементів державної підтримки суднобудівної галузі.

Судновласники повинні бути найбільш зацікавленою ланкою в розвитку лізингового напрямку, оскільки український флот (під прапором України) потребує появи на фрахтовому ринку сучасних суден, однак при великих термінами будівництва та вартості побудови, судновласники просто не в змозі замовляти будівництво нових суден в Україні.

Таким чином у 2021 році компанія «Нібулон» віддала у 8-річний лізинг

судноплавній компанії Asket Shipping два несамохідні судна пр. NBL-90. Цей прецедент важливий тим, що вперше компанія «Нібулон», яка має сучасну верф та будує судна для власного флоту, передає судна іншій українській судноплавній компанії.

Ця новина опосередковано може свідчити про два фактори, що є обнадійливими для українського ринку водних перевезень – по-перше, відновлюється зацікавленість українських перевізників до придбання нових суден, побудованих в Україні; по-друге – «Нібулон» можливо таким чином демонструє готовність будувати судна для інших судноплавних компаній. Хто знає, можливо далі в лізинг будуть передавати вже зарубіжним країнам, що не може не тішити.

У зв'язку з цим, важливим є спрощення законодавства для заходу «під прапор» України, за прикладом того як це зроблено у провідних країнах: для реєстрації судна необхідно завантажити з сайту реєстраційні форми, заповнити їх та в електронному вигляді відправити в адміністрацію, сплатити збір за реєстрацію. Реєстрація має займати два робочих дня, а збір має бути значно зменшено.

Окрім цих суто економічних кроків необхідно відзначити і організаційні кроки, які пов'язані з тим, що на зовнішньому ринку «національні» підприємства можуть конкурувати один з одним, знижуючи можливість укладення вигідних контрактів, а отримані кошти вкладають в реконструкцію і переоснащення дублюючих виробництв, завантаження яких в умовах низької конкурентоспроможності стає проблематичною.

У зв'язку з цим, в умовах жорсткої конкуренції на світових ринках, є необхідним, формувати єдині структурні схеми, які, не порушуючи існуючих ринкових відносин, дозволять оптимізувати управлінські, фінансові, технологічні функції, та забезпечать оновлення виробничих потужностей, що відповідає сучасній світовій практиці, та здійснюється більшістю суднобудівних держав і реалізовано провідними транснаціональними корпораціями.

На приклад, постійне технологічне і організаційне вдосконалення виробництва дозволило Південній Кореї зайняти до 30% світового суднобудівного ринку, що на 95% забезпечується десятима найбільшими верфями.

Слід зазначити, що з занепадом суднобудування відбувається «ерозія» кадрового потенціалу, тому важливою для розвитку суднобудування, є підготовка спеціалістів у профільних ВУЗах для галузевих КБ, підприємств та заводів.

Таким чином, маючи необхідний базовий науковий та промисловий потенціал, необхідним є розвиток суднобудування в Україні.

Список використаних джерел:

1. Пашко Д.В. Проблеми фінансового забезпечення суднобудівних підприємств / Д.В.Пашко // Культура народів Причорномор'я. - 2019. - № 154.

- С.53-55.

2. Генеральний директор ТОВ СП «НІБУЛОН» Олексій Вадатурський про «“Нібулон” віддав у лізинг два судна компанії Asket Shipping» URL: <http://shipbuilding.mk.ua/?p=4464>

3. Review of Maritime Transport 2017 / Report by the UNCTAD secretariat. – New York, Geneva: UNCTAD, 2020. – 121с

4. Круглий стіл «Стан і перспективи розвитку України як морської держави» [Електронний ресурс]. – URL: <http://od.niss.gov.ua/articles/302/>.

Ястребова Д.С.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Сотниченко Л.Л., д.е.н., професор
завідувач кафедри менеджменту та економіки
морського транспорту НУ«ОМА»*

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ПРОГНОЗУВАННЯ ВАНТАЖООБІГУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

При прогнозуванні вантажообігу морських портів необхідно враховувати у взаємозв'язку всі морські порти країни як елементи єдиної транспортної системи України та всі вантажопотоки у напрямку цих портів, а також портів суміжних країн. Доцільно розробляти прогноз на довгостроковий період тривалістю не менше 15-20 років, що дозволяє давати рекомендації щодо планування будівництва та реконструкції нових портів або нових перевантажувальних комплексів у портах, що діють.

Основні проблеми з характеристиці вантажний бази морського транспорту полягає у проблеми отримання вихідної інформації, особливо у умовах ринку, коли всі підприємства, які мають повної господарської самостійності, не бажають повідомляти цю інформацію під приводом комерційної таємниці.

Аналіз стану вантажообігу морських портів повинен охоплювати минулий період такої тривалості, яка дозволяла б виявити основні тенденції у зміні вантажопотоків і причини цих змін [1].

Вантажообігу морських портів може зазнавати таких змін: наростання (зменшення) потоку будь-якого вантажу; зміна напрямку вантажопотоку; поява нового вантажопотоку; зміна способу перевезення (наприклад, охоплення контейнеризацією майже всіх видів вантажів).

Вказані зміни зумовлюються такими причинами: змінами темпів зростання економіки; розвитком діючих чи будівництвом нових промислових центрів; зростанням (зниженням) потреби у будь-якому товарі на світових товарних ринках; появою конкурентів; перемиканням частини вантажопотоку на інші види транспорту; коливанням світових цін на товари; подіями політичного характеру, що впливають на економічні та зовнішньоторговельні зв'язки з іншими державами.

Завданням аналізу є виявлення тенденцій та визначення закономірностей у змінах кожного вантажопотоку з метою їх використання при розробці прогнозу. До тенденцій і закономірностей, наприклад, можна віднести такі зміни: скорочення різниці між обсягами перевалки генеральних і масових (наливних і навалочних) вантажів у портах. А це, у свою чергу, могло б свідчити про перехід економіки країни від "сировинної" до наукомісткої, підвищення конкурентоспроможності товарів на світовому ринку; скорочення частки портів суміжних країн у загальному обсязі перевалки вантажів; зростання обсягів експорту українського зерна; зростання обсягів імпорту сирової нафти та зрідженого газу.

Аналіз вантажопотоків у напрямі морських портів за довгостроковий період показує, що потужність вантажопотоків рік у рік зростає високими темпами і відповідно зростає вантажообіг морських портів. Це зростання не припиняється навіть за умов світової економічної кризи. В умовах світової кризи обсяги перевезень вантажів на всіх видах транспорту скоротилися. Тільки обсяги перевалки вантажів у морських портах продовжували зростати, хоч і повільніше, ніж у докризові роки [2].

Економіка України, що розвивається, зовнішньоекономічні зв'язки країни, що розширюються, зумовлюють подальше зростання зовнішньоторговельних і внутрішніх вантажопотоків на всіх видах транспорту, в тому числі і на морському. Це особливо відноситься до зовнішньоторговельних вантажопотоків, 80 % яких обслуговуються морським транспортом та відповідно проходять через морські порти. Тому Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України передбачає інтенсивний розвиток портового господарства, зумовлений такими причинами [3]: зростанням потреби у перевалці експортно-імпортних та каботажних вантажів у морських портах; майбутнім зростанням перевезень вантажів міжнародного транзиту українськими ділянками міжнародних транспортних коридорів.

Прогнозування вантажопотоків здійснюється на основі аналізу наступних факторів [1]:

- розвитку в прогнозований період економіки країни та зовнішньоторговельних зв'язків;
- розвитку вантажоутворюючих галузей економіки та їх експортних можливостей;
- потреби країни в імпортних товарах;
- прогнозованих змін на світових товарних ринках;
- діяльність конкурентів України на світовому ринку.

Розвиток української економіки є головним, різноспрямованим і тому фактором, що найбільш важко враховується.

Розвиток вітчизняної економіки підвищує попит на енергетичні та сировинні ресурси (нафта, газ, вугілля, метал, будівельні матеріали та ін.). Це може призвести до збільшення імпорту цих товарів [4]: Підвищення життєвого

рівня населення та, як наслідок, купівельного попиту сприяє залученню імпорتنих товарів.

Подібні питання виникають постійно при прогнозуванні вантажопотоків, і вирішувати їх слід виходячи з ситуації, що склалася, і аргументованих припущень про її зміну в майбутньому.

В даний час і, мабуть, на досить тривалу перспективу основною галуззю для морського транспорту України буде експорт агропродукції [20]. Тому для прогнозування вантажопотоків агропродукції у напрямку морських портів необхідно стежити за стратегіями, прогнозами, планами, програмами розвитку сільськогосподарської галузі. Обсяги агропродукції потрібно розділяти на продукцію для внутрішнього споживання та продукцію для експорту.

Основними товарними позиціями українського імпорту у 2021 році були: палива мінеральні, нафта і продукти її перегонки (на 14,33 млрд дол.; на 79,5% більше, ніж за 2020 рік), машини, обладнання та механізми (на 14,20 млрд дол.; на 22,9% більше), продукція хімічної та пов'язаних з нею галузей промисловості (на 9,74 млрд дол.; на 32,8% більше) [5].

Потреба країни в імпортних товарах визначається безліччю факторів, зокрема: необхідністю закупівлі імпортного обладнання, верстатів, приладів, деяких матеріалів для промисловості, оскільки якість виробів вітчизняного виробництва в більшості випадків поки що поступаються аналогічним зарубіжним зразкам; постійними закупівлями великої кількості імпортних товарів масового попиту (одягу, взуття, побутової техніки). Величезним попитом користуються в Україні автомобілі іноземних марок.

Зміни на світових товарних ринках відбуваються постійно, зачіпають будь-які параметри (види товарів, обсяги продажу, ціни та ін.) та обумовлені безліччю причин. Нижче наведено деякі приклади: добре відома величезна амплітуда коливань нафтових цін. Ці ціни залежать від темпів зростання промислового виробництва (при високих темпах споживання палива вище), сезону та температурного режиму (у холодну пору року споживається палива більше, ніж у тепле, у морозні зими більше, ніж у м'які), успіхів у розробці альтернативних видів енергії (сонячної, вітрової та ін.), вольових рішень основних експортерів нафти (насамперед, ОПЕК) та багатьох інших причин. До того ж посилюється конкуренція нафти з боку вугілля та газу. Ринки продовольчих товарів, особливо зерна, залежать від урожаїв у країнах-експортерах та імпортерах; продаж мінеральних добрив залежить від аграрної політики конкретних держав. Так, країни, що розвиваються, використовують мінеральні добрива у великій кількості з метою підвищення врожайності, у той час як розвинені країни основну увагу приділяють екології продуктів харчування і тому обмежують використання мінеральних добрив [7].

Чинник конкуренції дуже значний при просуванні на світовий ринок будь-якого товару. Останніми роками дедалі потужнішим конкурентом із низки товарів стає Китай. Жорстка конкурентна боротьба постійно відбувається над ринком продовольчих товарів, особливо зерна.

Найважливішу роль прогнозуванні вантажопотоків грають спостереження коливаннями світових цін на різні види продукції. Саме ціни насамперед визначають обсяги товарів, що надходять ринку. У той самий час діє і зворотна залежність: зростання обсягів товарів, що надходять ринку, зазвичай призводить до зниження цін, а скорочення обсягів – до зростання.

Список використаних джерел:

1. Зоріна О. І., Нескуба Т. В., Мкртичян О. М. Прогнозування транспортних послуг: Конспект лекцій. Харків: УкрДУЗТ, 2021. 64 с.
2. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/nt3297>
3. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>
4. Офіційний сайт Державної служби статистики. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
5. Офіційний сайт Адміністрації морських портів. URL: <http://uspa.gov.ua/>
6. Зернова логістика у 2021/22 МР. АПК Інформ. URL: <https://www.apk-inform.com/ua/exclusive/opinion/>
7. Прогноз для ринку морських перевезень за версією ЮНКТАД. URL: <https://uet.com.ua/2020/11/17>

Яценко А.С.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Яворська А.Ф., к.е.н., доцент
кафедри економічної теорії та підприємництва
на морському транспорті НУ«ОМА»*

**ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ІНТЕГРАЦІЇ
РИЗИК-МЕНЕДЖМЕНТУ В УПРАВЛІННЯ СУДНОПЛАВНОЇ
КОМПАНІЇ**

Судноплавні компанії представляють собою найважливішу складову транспортного комплексу України. Вони працюють в умовах конкуренції з іншими національними і зарубіжними судноплавними компаніями, а також з перевізниками, які використовують інші види транспорту.

Підвищення стабільності діяльності та конкурентоспроможності судноплавних компаній багато в чому залежить від ефективності управління ризиками в умовах динамічного бізнес-середовища - джерела ризика утворюючих факторів, що формують потенційні та реальні втрати.

Незважаючи на значимість проблеми управління ризиками, менеджери національних судноплавних компаній приділяють недостатньо уваги аналізу ризиків, обліку їх впливу при укладанні договорів, складанні планів і прогнозів,

що призводить до зниження якості стратегічного і оперативного управління, втрат потенціалу компанії, погіршення результатів її діяльності [1].

Практика останніх років показала низьку ефективність ризик-менеджменту в судноплавних компаніях, основною причиною якого стала вельми слабка інтеграція останнього із загальною системою управління фірмою. Наслідком цього стало існування ризик-менеджменту як практично ізольованого фрагменту без повноцінного зв'язку з системою управління, в результаті чого впровадження ризик-менеджменту в судноплавних компаніях не зробило серйозного впливу на підвищення ефективності їх діяльності та управління. У зв'язку з цим є необхідною розробка підходів, що забезпечують реальну інтеграцію обліку чинників ризику в систему менеджменту судноплавної компанії на стратегічному та оперативному рівнях, що дозволило б підвищити результативність як всієї системи управління, так і ризик-менеджменту зокрема [2].

Слід зазначити, що останнім часом в деяких судноплавних компаніях, робляться спроби впровадження в систему управління сучасних концепцій менеджменту, насамперед концепції збалансованої системи показників (BSC). Необхідність ефективного управління ризиками компанії вимагає вирішення комплексу методичних питань інтеграції BSC і системи ризик-менеджменту для формування якісної основи внутрішньо-фірмового управління [3].

Безумовно, що при такій постановці завдання ризик-менеджмент потрібно розглядати як невід'ємну частину системи менеджменту компанії, органічно інтегровану по всій площині діяльності організації, починаючи від філософії компанії, її політики і закінчуючи бізнес-планами і повсякденною діяльністю. Тільки при такому впровадженні системи ризик-менеджменту цей інструмент управління діяльністю судноплавної компанії стає по-справжньому ефективний. Чим тісніше інтеграція процесів управління ризиками і структури менеджменту компанії, тим помітніше даний ефект.

В даний час більшість прогресивних організацій рухаються до так званого інтегрованого управління ризиками або управління ризиками в масштабах всієї компанії.

Організація, що усвідомила необхідність інтеграції свого ризик-менеджменту, як правило, проходить наступні стадії розвитку [4]:

1. Традиційна робота з ризиками - звичайна система розпоряджень і контролю виконання. При даній системі співробітники компанії оцінюють ризики і приймають рішення децентралізовано, незалежно один від одного. Прийняті рішення повністю залежать від професійних якостей співробітників компанії і корпоративної культури.

2. Усвідомлення необхідності внесення змін до діючої системи менеджменту - система, при якій в компанії виробляється загальна політика щодо ризиків, створюються спеціальні процедури оцінки ризиків і роботи з ризиками. Можливо виділення штатної одиниці - ризик-менеджера або окремої служби ризик-менеджменту компанії.

3. Відстеження і моніторинг ризиків - передбачає розробку системи оцінки ризикової поведінки, проведення навчання співробітників компанії методам роботи з ризиками, безпосередню зацікавленість лінійного керівництва в управлінні ризиками, цілеспрямовану і узгоджену відповідальність щодо ризиків.

4. Кількісна оцінка і прогнозування ризиків - система, що характеризується веденням активної діяльності спеціально створеного комітету з ризик-менеджменту, основними завданнями якого є впровадження кількісних моделей оцінки ризиків, аналіз причин втрат, аварій і збитків компанії в результаті її діяльності та їх ставлення до конкретних ризиків з подальшим занесенням в створювану базу даних ризиків, розробка системи раннього прогнозування ризиків.

5. Інтеграція ризик-менеджменту в діючу систему менеджменту компанії - система управління, що характеризується вбудовуванням в організаційну структуру управління компанії функціональної підсистеми управління ризиками, яка цілеспрямованим проектом інституалізує зв'язки всіх інших функцій з урахуванням ризику.

Інтегрований підхід до управління ризиками - це доцільне об'єднання всіх організаційних, матеріальних, інтелектуальних, інформаційних та інших ресурсів організації для передбачення, виявлення та оцінки невизначеностей та управління всією сукупністю ризиків процесу створення цінностей, які динамічна змінюються, заради яких існує організація.

Список використаних джерел:

1. Сокиринська І. Г., Журавльова Т. О., Аберніхіна І. Г. Страховий менеджмент: навч. посібник. Дніпропетровськ: Пороги, 2016. 300 с.

2. Панченко О. І., Дубина М. В. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортного страхування в Україні. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету*. 2010. № 44. С. 256-266.

3. Жигір'я А. А. Різновиди підприємницьких ризиків та їх класифікація. *Електронний журнал «Ефективна економіка»* № 4, 2012. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/>

4. Боровик М. В. Ризик-менеджмент : конспект лекцій. Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018. 65 с.

РОЗДІЛ III. ГУМАНІЗМ І ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Абу Аль-Нуджум Аль-Махамід А.Ф.

здобувач вищої освіти 4 року навчання

освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУ«ОМА»

Науковий керівник: Степанов С.В., к.ю.н., доцент,

доцент кафедри загальноправових дисциплін НУ «ОМА»

ОСОБЛИВОСТІ ОСКАРЖЕННЯ І СКАСУВАННЯ РІШЕНЬ ТРЕТЕЙСЬКИХ СУДІВ У ГОСПОДАРСЬКОМУ ПРОЦЕСІ

Інститут третейського судочинства є досить популярним у західних економічно-розвинених демократичних країнах, адже він дозволяє цивілізованим шляхом врегулювати конфлікти між суб'єктами господарських правовідносин. Розвиток правовідносин в Україні поставив на порядок денний питання щодо розширення можливостей третейського судочинства, тому існує необхідність дослідити особливості оскарження і скасування рішень третейських судів в Україні на сучасному етапі реформування правової системи.

Так, за згодою сторін у третейський суд, може бути переданий будь-який спір, що виникає в цивільних або господарських правовідносинах, окрім випадків, передбачених законом [1]. Принципи діяльності третейського суду багато в чому збігаються з принципами, на яких здійснюється правосуддя, але такі суди не включені в судову систему нашої держави. Діючи як недержавний механізм вирішення спору, вони мають, у порівнянні з державними господарськими судами, певні переваги: оперативність, економічність, вищий ступінь довіри від сторін, конфіденційність, зручність для сторін щодо часу й місця вирішення спору, не публічність тощо.

І. Переверзєв визначає третейське судочинство у сфері господарської діяльності як альтернативну юрисдикційну позасудову форму захисту прав суб'єктів господарювання та учасників господарських відносин, яка має власну процедуру розгляду та вирішення спору з пріоритетом захисту приватних інтересів сторін спору, а не публічних інтересів держави [2, с.15].

Рішення третейського суду є обов'язковим до виконання сторонами розгляду. Воно є остаточним і оскарженню не підлягає, крім випадків, передбачених у ст. 51 Закону України «Про третейські суди». Відповідно, рішення третейського суду може бути оскаржене сторонами, третіми особами, а також особами, які не брали участь у справі, якщо третейський суд вирішив питання про їх права і обов'язки, та скасоване, лише з таких підстав:

- 1) справа, по якій прийнято рішення не підвідомча третейському суду;
- 2) рішення прийнято у спорі, не передбаченому третейською угодою, або цим рішенням вирішені питання, які виходять за межі третейської угоди;
- 3) третейську угоду визнано недійсною компетентним судом;

4) склад третейського суду не відповідав вимогам Закону;

5) третейський суд вирішив питання про права і обов'язки осіб, які не брали участь у справі [1].

Згідно з положеннями статті 24 ГПК України, справи щодо оскарження рішень третейських судів, про видачу наказів на примусове виконання рішень третейських судів, розглядаються апеляційними господарськими судами як судами першої інстанції за місцем розгляду справи третейським судом. Заяву про скасування рішення третейського суду може бути подано сторонами, третіми особами протягом трьох місяців з дня прийняття рішення третейським судом, а особами, які не брали участь у справі, якщо третейський суд вирішив питання про їх права і обов'язки, - протягом трьох місяців з дня, коли вони дізналися або повинні були дізнатися про прийняття рішення третейського суду. Заява, подана після закінчення строку, повертається [3].

Зазначимо, що скасування рішення третейського суду не позбавляє сторони права повторно звернутися до третейського суду, крім випадків, коли: рішення третейського суду скасовано через визнання недійсною третейської угоди або через те, що рішення прийнято у спорі, який не передбачений третейською угодою, чи цим рішенням вирішені питання, що виходять за її межі, або рішення прийнято у справі, не підвідомчій третейському суду.

Відповідно до ст. 55 зазначеного вище Закону, рішення третейського суду виконуються зобов'язаною стороною добровільно, в порядку та строки, що встановлені в рішенні [1]. Якщо в рішенні строк його виконання не встановлений, воно підлягає негайному виконанню. Заява про видачу виконавчого документа може бути подана до компетентного суду протягом трьох років з дня прийняття рішення третейським судом. А рішення третейського суду, яке не виконано добровільно, підлягає примусовому виконанню в порядку, встановленому Законом України «Про виконавче провадження».

Викладене дозволяє зробити висновок про те, що на відміну від рішень державних судів, рішення третейського суду в господарському спорі може бути оскаржене за виключним переліком підстав визначених у Законі України «Про третейські суди» та за процедурами, які визначені у розділі VII ГПК України. Зазначені процедури припускають перевірку на предмет належного, законного формування складу третейського суду, дотримання процесуальних гарантій прав сторін і відповідності рішення суду публічному порядку України [4, с.504]. Хоча рішення цього суду не проголошуються іменем України, їхньою відмітною рисою є наявність приватноправових і публічно-правових елементів, які можна віднайти у механізмі примусового виконання рішення третейського суду державними органами. Тому можемо сказати, що рішення таких судів за правовою природою близькі до рішень державних судів.

На нашу думку, третейський розгляд є надзвичайно актуальним з огляду на перспективи європейської інтеграції України, оскільки сьогодні існують категорії спорів, які безальтернативно вирішуються державними судами, через що українці позбавлені належного доступу до позасудових механізмів і

способів захисту прав. Але цей механізм не є досконалим, адже, наприклад, виконання рішень третейських судів є складною проблемою практичного характеру, що вимагає законодавчого вирішення. В умовах, коли рішення цих судів часто ігноруються, переваги третейського розгляду втрачають актуальність. Це ставить господарські суди в скрутне становище, оскільки вони мають видавати виконавчі документи на примусове виконання рішень третейських судів у спорах, що не розглядаються ними по суті. Існує також недосконалість законодавства, що регламентує діяльність третейських судів та їх взаємодію з судами, іншими органами державної влади і наявна проблема ширшого інформування громадськості про діяльність цих судів.

Список використаних джерел:

1. Про третейські суди: Закон України від 11.05.2004 р. № 1701-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1701-15/conv#Text> (дата звернення 05.11.2022)
2. Козакевич О.М. Третейські суди та доступ до правосуддя. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2020. Вип. 4. С.14-21.
3. Господарський процесуальний кодекс: Закон України від 06.11.1991 р. № 1798-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1798-12#Text> (дата звернення: 05.11.2022)
4. Дзюба А.О. Особливості оскарження рішень третейських судів у господарському судочинстві. *Матеріали Всеукраїнської наукової конференції студентів та аспірантів, присвяченої Міжнародному дню студента*. Суми, 2020. С. 504.

Арутюнова К.М.

здобувач вищої освіти 4 року навчання
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУ «ОМА»
Науковий керівник: Степанов С. В., к.ю.н., доцент,
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУ «ОМА»

**ЗДІЙСНЕННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У ПЕРІОД
ВОЄННОГО СТАНУ**

Забезпечення зростання національної економіки вимагає врахування факторів, що сприяють цьому процесу. Серед таких факторів виділяють: модернізацію та здійснення вітчизняного виробництва, раціональне використання природних ресурсів, податкову реформу, розвиток фінансових послуг тощо. Ці та інші фактори, як правило, відображають існуючі проблеми вітчизняної економіки, та їхнє подолання сприятиме економічному зростанню.

Через військове вторгнення Російської Федерації (далі – РФ) на території України більшість суб'єктів господарювання зазнали проблем у постійному функціонуванні. Відповідно до ст. 417 Господарського кодексу України

передбачено порядок здійснення господарської діяльності в умовах воєнного стану [1].

Проблемним питання визнається функціонування господарювання України, оскільки господарська діяльність є вкрай необхідною для стабілізації економіки країни, тому для того аби бізнес продовжував функціонування, держава запровадила ряд нормативно-правових актів, які зможуть надати змогу підприємствам працювати.

Як правило для здійснення господарської діяльності суб'єкт повинен отримати ліцензію/дозвіл на провадження такої діяльності, проте через воєнний стан отримання такого документу унеможлиблюється, тому держава спростувала отримання такого дозволу. Тому, позитивним моментом стає прийняття Кабінетом Міністрів України Постанови № 314 «Деякі питання забезпечення провадження господарської діяльності в умовах воєнного стану» у якій передбачено набуття права господарювання на підставі декларації про проходження господарської діяльності. Зазначена декларація надає право господарювання не усім суб'єктам (перелік яких зазначено у додатку 2 до Постанови) [2].

Щодо питання подання такої декларації, то тут беззаперечно можна наголосити на позитивному моменті, що є не тільки звернення у паперовому, а й в електронному форматі через Єдиний державний веб-портал електронних послуг, зокрема Портал Дія (у разі подання декларації фізичною особою - підприємцем). Така форма значно спрощує подачу декларації для суб'єктів господарювання, тим самим не спричиняючи черги та піклуючись за безпеку громадян.

Уряд зазначає, що після скасування чи припинення воєнного стану суб'єкт господарювання, який має декларацію на провадження господарської діяльності повинен звернутися до відповідних ліцензійних органів та отримати відповідний дозвільний документ упродовж одного місяця [2]. Проте у даному випадку необхідно наголосити на тому, що в залежності від виду діяльності деяким суб'єктам господарювання, згідно законодавства потрібно більше часу на отримання документу дозвільного характеру. Тим самим це унеможлиблює подачу заяви на отримання такого дозволу у встановлений строк п.1 постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання забезпечення провадження господарської діяльності в умовах воєнного стану» від 18 березня 2022 р. № 314, що спричиняє відповідальність суб'єктів господарювання [3].

Таким чином, необхідно наголосити, що проблемним питанням є здійснення господарської діяльності на окупованих територіях РФ, адже доступ до таких унеможлиблюється через бойові дії, ускладнення логістики, дотримання вимог безпеки.

Законодавцем ще на початку воєнного стану було запроваджено значні послаблення платникам єдиного податку, а саме для ФОПа групи 1 та 2. Мова йде про звільнення від сплати єдиного податку на період з 01.04.2022 року і до припинення або скасування воєнного, надзвичайного стану на території України, п. 9.1 підрозд. 8 розд. XX ПКУ [4]. Таке послаблення це є не

відстрочка, а це саме звільнення від сплати даного податку. А ось чи скористатися таким послабленням, чи ні це вже на розсуд ФОП. Іншими словами, якщо будь-який ФОП групи 1 та 2 забажає сплачувати єдиний податок, то він зможе це зробити безперешкодно.

Також для зазначених вище підприємців діє звільнення від сплати ЄСВ «за себе» на період з 01.03.2022 року до припинення / скасування воєнного стану в Україні, а також протягом 12 місяців після припинення / скасування воєнного стану. Тут важливо нагадати що якщо ФОП не сплачує ЄСВ «за себе», то ці періоди не зараховуються до страхового стажу.

Під час війни в країні сфера господарювання потребує нестандартних рішень, для забезпечення своєї діяльності та головне для підтримки нашої країни у такий складний час. Наприклад, перепрофілювання або релокація. А саме: вагонобудівні заводи виготовляють їжаків із залізничних рейок, швейна фабрика змінила асортимент на розвантажувальні жилети та термобілизну, фабрика з виробництва садових меблів тепер постачає бронежилети та протитанкові їжаки тощо. Наведені приклади не лише дозволяють продовжити функціонування підприємств, а й найважливіше це те що вони напряду допомагають ЗСУ і нашій країні перемогти. Такі підприємства безумовно є прикладом для наслідування іншим суб'єктам господарювання під час війни.

Отже, на підставі вищевикладеного, деякі нормативно-правові акти, які стосуються діяльності суб'єктів підприємництва під час воєнного стану є недосконалими, наприклад, згадувана постанова КМУ встановлює обов'язок суб'єктів господарювання у місячний строк після закінчення воєнного стану подати та отримати ліцензію від ліцензійного органу, що є нездійсненим, оскільки за деякими видами діяльності суб'єкти господарювання не встигнуть виконати всі дії у встановлений термін через законодавчі обмеження. Таким чином з природу цього пропонується звільнення окремих видів господарювання від кримінальної, адміністративної та цивільно-правової відповідальності до внесення змін до інших нормативно-правових актів з метою їх синхронізації із положеннями, які містяться у вказаній постанові КМУ. Щодо полегшення сплати ФОП єдиного податку та ЄСВ можна зробити висновок, що це вдалий крок для підтримки малого та середнього бізнесу, який працює в надзвичайно важких умовах воєнного стану, підвищених підприємницьких ризиків та нестабільності, та є дуже міцною підтримкою тилу держави під час війни і в першу чергу цивільного сектору.

Список використаних джерел:

1. Господарський кодекс України: Кодекс України від 16.01.2003 року № 436-IV / *Верховна Рада України*. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2003, № 18, № 19-20, № 21-22, ст.144. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення: 15.11.2022)

2. Деякі питання забезпечення провадження господарської діяльності в умовах воєнного стану: Постанова Кабінету Міністрів України від від 18 березня 2022 р. № 314. Урядовий портал. Єдиний веб-портал органів

виконавчої влади України. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/deyaki-pitannya-zabezpechennya-provazhennya-gospodarskoyi-diyalnosti-v-umovah-voyennogo-stanu-314> (дата звернення: 15.11.2022)

3. Які прогалини в нормативному забезпеченні господарської діяльності в умовах воєнного стану потребують негайного усунення: звернення ПАЕУ. 2022. Електронний ресурс. URL: <https://ecolog-ua.com/news/yaki-progalyny-v-normatyvnomu-zabezpechenni-gospodarskoyi-diyalnosti-v-umovah-voyennogo-stanu> (дата звернення: 15.11.2022)

4. ФОП і воєнний стан – нюанси звільнення від сплати. *kyivobl.tax.gov.ua*. URL: <https://kyivobl.tax.gov.ua/media-ark/local-news/626998.html#:~:text=A%20same:%20законодавчо%20було%20надано,9.1%20підрозд.> (дата звернення: 19.11.2022)

Багнюк І.В.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУ «ОМА»
Науковий керівник: Ковбан А.В., к.ю.н., доцент,
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУ «ОМА»*

ПРОБЛЕМИ ГАРМОНІЗАЦІЇ ПРИНЦИПІВ АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРАВА УКРАЇНИ ТА ЄС

На сьогодні питання євроінтеграції України є важливими як ніколи. У часи повномасштабної війни нашій країні необхідно остаточно відірватися від пострадянського режиму та відкритися новим перспективам. Але щоб стати членом ЄС, Україні необхідно глибоко реформувати свою правову систему таким чином, щоб вона підходила під усі стандарти європейського товариства. Особливо ця проблема стосується саме адміністративного права, адже найголовнішою умовою для вступу в Європейський Союз є створення прозорої виконавчої влади задля формування демократичних основ для функціонування та подальшого розвитку громадянського суспільства.

Варто зазначити, що Україна тяжіє до Європи майже з часів здобуття незалежності. Підтвердженням цього є підписання у 1994 Угоди про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами [5]. І хоча даний документ втратив чинність у 2017 році, він став стартом для прийняття інших законодавчих актів, спрямованих на європеїзацію нашої держави.

Можна сказати, що першим документом, який зафіксував наявність проблем у вітчизняному адміністративному праві, є Концепція адміністративної реформи в Україні, в якій, зокрема, зазначається: «Існуюча в Україні система публічного управління залишається в цілому неефективною, вона еклектично поєднує як інститути, що дісталися у спадок від радянської доби, так і нові інститути, що сформувалися у період незалежності України. Ця система є внутрішньо суперечливою, незавершеною, громіздкою і відірваною

від людей, внаслідок чого існуюче публічне управління стало гальмом у проведенні соціально-економічних і політичних реформ» [2].

Ще одним важливим нормативно-правовим актом є Закон України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [1]. Також необхідно згадати наступні документи: Програма інтеграції України до Європейського Союзу [4] Концепція адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу [3] та інші.

Але така велика кількість нормативно-правових актів вирішує питання реорганізації адміністративного права лише в теорії, так у промові до підручника з адміністративного права професор Авер'янов В.Б. зазначає: «... в багатьох інститутах ситуація до цього часу змінилася недостатньо; запровадження повноцінної системи адміністративної юстиції, з огляду на політичні, організаційні та фінансові чинники, не виправдано затягується...» [10, с. 5]. У цій же промові Авер'янов вказує й на інші проблеми: «Українське адміністративне право протягом тривалого радянського періоду існувало в умовах фактично деформованого розвитку, в більшості інститутів істотно відстаючи від світових тенденцій. В результаті склалася така ситуація, коли базоване на попередній, радянській моделі українське адміністративне право перестало відповідати сучасним потребам суспільного розвитку» [10, с. 5]. Як ми бачимо, слова професора залишаються актуальними й сьогодні, підтвердженням цього стала і Революція Гідності, і велика кількість звернень українців до Європейського суду з прав людини, і той факт, що коли держава-терорист вторглася до нашої країни 24 лютого, державній владі не вдавалося ефективно організувати населення. Тому гармонізація українського законодавства та європейських стандартів полягає не тільки у формальному прийнятті нормативно-правових актів, але й у переосмисленні основоположних принципів адміністративного права.

Важливий внесок для вирішення даної проблеми зробила А.А. Пухтецька. Дослідниця у своїх роботах виокремила фундаментальні принципи європейського адміністративного права: принцип законності, принцип скасування незаконного адміністративного акту, принцип недискримінації, принцип юридичної визначеності, принцип права на захист, принцип пропорційності, принцип поваги до основоположних прав людини і громадянина, принцип субсидіарності, принцип належного управління, принцип прозорості, принцип належного застосування, принцип прямої дії тощо [8, с. 130-131].

Також А.А. Пухтецька стала автором низки ідей щодо виявлення проблем у гармонізації принципів вітчизняного права та європейських стандартів і шляхи їх вирішення [7, с. 69-70]:

1. Гострою постає питання відсутності єдиної наукової позиції щодо бачення системи принципів адміністративного права, тому необхідно глибше дослідити цю тему і розробити цілісну систему адміністративно-правової друктури;

2. Потрібно провести ретельне дослідження вітчизняного адміністративного права та розробити відсутнє зараз доктринальне обґрунтування інституту публічної адміністрації як центрального адміністративно-правового інституту;

3. Необхідно більше враховувати європейський досвід правового регулювання адміністративних правовідносин;

4. Також актуальною є проблема суперечливості та недостатньої розвиненості положень адміністративно-правової доктрини, відсутність нормативного закріплення принципових засад організації та діяльності публічної адміністрації.

Важливий висновок був зроблений В. Тацієм: «На сьогодні вдосконалення державної політики в напрямі всебічного захисту та гарантування прав і свобод кожної людини в обсязі європейських стандартів є ключовим питанням, на вирішення якого мають спрямовуватись зусилля Парламенту, Президента, Уряду й інших державних інституцій» [9, с. 48-49].

Також доречною з цього приводу є думка Л.М. Белкіна щодо неефективної реалізації принципу юридичної визначеності: «... невизначеність створюється тим, що, як правило, суб'єкти владних повноважень схильні користуватися виданими ними актами, що суперечать закону, тому ігнорування цих актів і виконання саме закону створює для приватного суб'єкта ризику визнати себе правопорушником на основі недотримання акту» [6, с. 130-131].

Отже, як ми бачимо проблема стандартизації вітчизняного адміністративного права до європейського є наразі досить актуальною: велика кількість законів, постанов, програм і концепцій працюють в теорії, а не на практиці. Тому лише глибоке переосмислення принципів адміністративно-правової доктрини та їх відображення у діяльності органів державної влади нададуть змогу Україні завершити процес євроінтеграції з позитивним результатом.

Список використаних джерел:

1. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: закон України від 18.03.2004 р. №1629-15. Офіційний вісник України. 2004. №15. С.30.

2. Про заходи щодо впровадження Концепції адміністративної реформи в Україні: указ Президента України від 22.07.1998 р. №810/98. Офіційний вісник України. 1999. №21. С. 32.

3. Про Концепцію адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: постанова Кабінету Міністрів України від 16.08.1999 р. №1490. Офіційний вісник України. 1999. №33. С. 168.

4. Програма інтеграції України до Європейського Союзу: програма від 14.09.2000 р. Ідентифікатор: n0001100-00.

5. Угоди про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами: угода від 14.06.1994 р. №998_012. Офіційний вісник України. 2006. №24. С. 203.

6. Белкін Л.М. Забезпечення законності в діяльності органів виконавчої влади: адміністративно-правовий вимір: монографія / Л.М. Белкін. Ужгород: ФОП Бреза. 2014. 552 с.

7. Пухтецька А.А. Актуальні проблеми оновлення системи принципів адміністративного права України. НАУКОВІ ЗАПИСКИ НаУКМА. Том 155. С. 67-72.

8. Пухтецька А.А. Європейські принципи адміністративного права та їх джерела. Актуальні проблеми держави і права. 2007. Номер 35. С. 128-132.

9. Тацій В. Імплементация європейських стандартів у галузі прав людини - важливий напрям правової політики України. Право України. 2010. Номер 10. С. 48-59.

10. Школик А.М. Порівняльне адміністративне право: навч. посіб. / А.М. Школик. Львів: ЗУКЦ. 2007. 408 с.

Допіра А.В.

*здобувач вищої освіти 4 року навчання
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУ«ОМА»
Науковий керівник: Степанов С.В., к.ю.н., доцент,
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУ «ОМА»*

СУДОВА ПРАКТИКА ВЕРХОВНОГО СУДУ: КВАЗІПРЕЦЕДЕНТ У ГОСПОДАРСЬКОМУ СУДОЧИНСТВІ

В українській правовій системі протягом довгого часу панувала точка зору, відповідно до якої судовий прецедент не міг бути віднесений до джерел права. Але, незважаючи на визнання судового прецеденту джерелом права лише у країнах англо-саксонської системи, сучасне континентальне право складається не лише з кодексів та законів, а ще й з великої кількості рішень судів різноманітних інстанцій.

Слід зазначити, що систематизація законодавства в умовах ринкової економіки не може забезпечити необхідний рівень динамічного реагування на розвиток відповідних соціально-економічних інститутів. Тому вивчення місця прецеденту в українському праві, і зокрема в економічному процесі в умовах євроінтеграції, має велике значення.

Прецедент має певні наслідки для законотворчого та правозастосовчого процесу. При створенні та вдосконаленні нормативно-правових актів враховується узагальнення судової практики.

Уніфікованість прецедентного права сприяє юридичній визначеності та передбачуваності для учасників судового процесу. З часів незалежності України все більшу роль у оновленому Верховному Суді відігравали постанови пленуму Верховного Суду України, постанови та роз'яснення вищих судів, узагальнення практики та вироблення правових позицій у процесі здійснення правосуддя.

Причиною цього є значна кількість прогалин у законодавстві, а також наявність формулювань, які породжують двояке тлумачення його змісту. Вони фактично пояснюють і доповнюють зміст нормативно-правових документів усіх рівнів – від відомчих інструкцій до конституційного закону України, не будучи офіційно визнаними джерелом права [4].

Прецеденти як засоби регулювання судової практики мають певні переваги, а саме: наочність, поєднання цілеспрямованого та загального впливу та динамічність.

Водночас судова практика має недоліки. Перш за все, це неоднорідність. Незважаючи на всі намагання уніфікувати правові позиції, вищі спеціалізовані суди і Верховний Суд України свого часу займали абсолютно протилежні правові позиції в подібних справах. Зменшення чисельності вищих судів до одного Верховного Суду при одночасному скороченні кількості суддів зменшило цю проблему, але не вирішило її повністю.

Фраза «два юристи, три думки» насправді відображає неминучий природний стан речей. Крім того, прецедент нестабільний через асоціацію прецеденту з його творцем. І водночас існує небезпека посилення прецедентів через відсутність прямого зв'язку між їх тривалістю існування та тривалістю дії правової норми, на якій вони базуються [4].

Ще один недолік — складність перевірки релевантності. Правова система України не має ефективних засобів припинення застарілих прецедентів. Важливою проблемою юриспруденції є нечіткість артикуляції. Прецедент – це перш за все рішення в конкретній справі, а не правило, яке було сформульоване з самого початку з розрахунком на його повторне застосування до невизначеного кола осіб.

Крім того, прецедент за умовами континентальної правової системи є ускладненням правозастосування взагалі. Правоохоронні органи в таких умовах повинні керуватися не лише правовими та законодавчими вимогами, а й величезною кількістю прецедентів, які важко систематизувати. І це лише основні недоліки правового регулювання за допомогою прецедентів.

Слід зазначити, що господарські суди досить часто добровільно посиляються на позиції судів вищих інстанцій, що свідчить про доцільність у багатьох випадках використання судової практики як джерела права. Цей очевидний факт суперечить змісту статті 129 Конституції України, згідно з якою судді є незалежними і здійснюють правосуддя виключно відповідно до закону. Суд не дає права обґрунтовувати своє рішення позицією іншого суду в аналогічній справі, але насправді таке обґрунтування має місце, як і юридична практика, як найбільш розумний варіант поведінки людей за відсутності прямого регулювання з боку суду [1].

Статтею 2 Закону України «Про судоустрій та статус суддів» встановлено, що суд, який здійснює правосуддя на засадах верховенства права, гарантує кожному право на справедливий суд та повагу до інших прав та свободи, передбачені Конституцією і законами України та міжнародними договорами,

згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, тобто можна зробити висновок, що правотворчість не є одним із завдань суду [3].

Стаття 13 Закону України «Про судоустрій та статус суддів» містить норму, згідно з якою висновки щодо застосування норм права, викладені в постановах Верховного Суду, є обов'язковими для всіх суб'єктів владних повноважень, які застосовують у діяльності нормативно-правовий акт, що містить відповідну норму права. Висновки щодо застосування норм права, викладені в постановах Верховного Суду, ураховуються іншими судами при застосуванні таких норм права [3].

Господарським процесуальним Кодексом України регламентовано застосування норм права, викладених у постановах Верховного Суду при виборі і застосуванні норми права до спірних правовідносин (частина 4 статті 236). Важливо зазначити, що стаття 287 вказує, що: підставами для касаційної скарги є не урахування висновку, викладеного у постанові Верховного суду, судом апеляційної інстанції в оскаржуваному судовому рішенні, а також відсутність висновку Верховного Суду щодо застосування норми права у подібних правовідносинах [2].

Як бачимо зі змісту наведених норм, при застосуванні окремих норм матеріального права враховується тільки правова позиція Верховного Суду. Процесуальний закон позбавляє можливості застосування норм, створених у процесі судочинства, наприклад, шляхом аналогії або визначення дефініцій правових понять, які відсутні в чинному законодавстві.

Отже, важливими джерелами господарського процесуального права, наряду з нормативно-правовими актами, стає судова практика. Верховний Суд має право робити висновки щодо правозастосування вже чинних норм права і визначати модель їх правозастосування, адже єдність системи судоустрою забезпечується, зокрема, єдністю судової практики. Можна сказати, що рішення Верховного Суду за своєю природою є прецедентами тлумачення або прецедентами інтерпретаційного характеру - квазіпрецедентами. Євроінтеграційні процеси в Україні сприяють упровадженню в українське законодавство європейських стандартів і законодавчих норм, у межах яких судовому прецеденту відводиться важлива роль. Проте, чи зможе прецедент органічно влитися в українську правову систему, покаже час.

Список використаних джерел:

1. Конституція України: Закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text> (дата звернення: 15.11.2022).

2. Господарський процесуальний кодекс: Закон України від 06.11.1991 р. № 1798-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1798-12#Text> (дата звернення: 15.11.2022).

3. Про судоустрій та статус суддів: Закон України від 2 червня 2016 № 1402-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1402-19#Text> (дата звернення: 27.10.2022).

4. Бринцев О.В. Верховний суд: місія нездійсненна. Господарський суд Харківської області. 2017. URL: <https://hr.arbitr.gov.ua/sud5023/pres-centr/publications/405102>.

5. Ніколенко Л.М. Визначення місця судового прецеденту в системі джерел українського права. *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право.* №3(51) 2021. С. 63-68.

Звягінцева Ю.О.

*здобувач вищої освіти 3 року навчання
освітнього ступеня бакалавра ННІМПтаМ НУ»ОМА»
Науковий керівник: Скоробагатько А.В., д.ю.н., доцент,
завідувач кафедри загальноправових дисциплін НУ»ОМА»*

НОВЕЛИ У ТРУДОВОМУ ЗАКОНОДАВСТВІ У ПЕРІОД ВОЄННОГО СТАНУ

Актуальність даного питання полягає у тому, що нині в нашій країні війна, і як наслідок, чималий відсоток працездатних людей втратили свої робочі місця, тому аналіз нововведень з боку держави у трудове законодавство з метою захисту своїх громадян є важливим питанням для кожного з нас. Згідно статистичних даних соціологічної групи "Рейтинг" кількість людей, які втратили роботу з початку великої війни, зросла до 39%, причому серед них **найбільше жителів сходу, жінок, найбільш вразливих, тих, хто працює у приватному секторі або має власну справу, а також переселенців**. Також слід зазначити, що половина працюючих зазнали зниження зарплати від 10% і більше [4], а відсоток людей, які знайшли нову роботу, є дуже низьким і становить усього 6%. Загалом відповідно до даних Міжнародної організації праці (МОП), **з початком війни в Україні було втрачено майже 4,8 млн робочих місць**, а показник безробіття збільшився більш ніж утричі.

Варто зазначити, що нині чинний Кодекс законів України про працю спрямований на регулювання «мирних трудових відносин» у звичайний час, у ньому детально не висвітлюється питання щодо регулювання відносин в умовах воєнного стану. За період повномасштабної війни законодавець вніс ряд змін та прийняв низку нормативних актів, які спрямовані на вирішення проблем щодо реалізації права на працю та відпочинок в сучасних реаліях [4].

Пропонуємо більш детально розглянути Закон України від 15 березня 2022 р. № 2136-IX «Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану». Він визначає особливості трудових відносин працівників усіх підприємств, установ, організацій в Україні незалежно від форми власності, виду діяльності і галузевої належності, а також осіб, які працюють за трудовим договором з фізичними особами, у період дії воєнного стану, введеного відповідно до Закону України «Про правовий режим воєнного стану». У Законі зазначено, що на період дії воєнного стану вводяться обмеження конституційних прав і свобод людини і громадянина, передбачені статтями 43,

44 Конституції України, а також не застосовуються норми законодавства про працю в частині відносин, врегульованих цим законом [3].

Першою важливою зміною є те, що в період дії воєнного стану умова про випробування при прийнятті на роботу може встановлюватися для будь-якої категорії працівників, а також те, що для усунення кадрового дефіциту та браку робочої сили, в тому числі внаслідок фактичної відсутності працівників, які внаслідок бойових дій евакуювалися в іншу місцевість, перебувають у відпустках, простої, тимчасово втратили працездатність або доля яких тимчасово невідома, роботодавці можуть укладати з новими працівниками строкові трудові договори на період дії воєнного стану або на період заміщення тимчасово відсутнього працівника. На нашу думку, дана зміна є актуальною в сучасних реаліях, однак після закінчення воєнного стану краще її не застосовувати, оскільки це суперечить положенням КЗпП і може призвести до непорозумінь.

Ми вважаємо, що прогнозувати обстановку в країні у період війни досить складно, оскільки відносини є нестабільними і мають властивість змінюватись в залежності від розвитку подій. Багато роботодавців через нестачу коштів змушені закривати бізнес, скорочувати штат працівників, однак відповідно до ст. 32 КЗпП вони зобов'язані повідомляти працівника за 2 місяці до щодо змін істотних умов праці. Звісно законодавець врахував нестабільність відносин і зупинив дію вищезазначеного положення. Так було дозволено звільнення працівника з ініціативи роботодавця в період його тимчасової непрацездатності, перебування у відпустці (крім відпустки у зв'язку з вагітністю та пологами та відпустки для догляду за дитиною).

Також важливою зміною є те, що на період дії воєнного стану роботодавець має право перевести працівника на іншу роботу, якщо вона не протипоказана працівникові за станом здоров'я, не обумовлену трудовим договором, без його згоди. Однак забороняється переводити у місцевість, де тривають активні бойові дії. Ми вважаємо, що ця зміна є насущною виключно у період дії воєнного стану, оскільки суперечить положенням КЗпП, де чітко прописано, що переведення працівника на іншу роботу можливе виключно за його згоди.

Як ми знаємо, відповідно ст. 174 КЗпП України і ст. 10 Закону України "Про охорону праці" забороняється застосування праці жінок на важких роботах та на роботах із шкідливими або небезпечними умовами праці [2]. В умовах війни було введено нововведення із дозволом застосовувати працю жінок (крім вагітних жінок і жінок, які вигодовують дитину віком до одного року) на важких роботах і на роботах із шкідливими або небезпечними умовами праці, а також на підземних роботах. На нашу думку, дана зміна є на часі, містить виключення щодо вагітних жінок, які входять до особливої категорії, однак після припинення воєнного стану ця зміна має бути скасована, оскільки посягає на конституційні права, хоча в умовах війни ця новела є виправданою.

Також однією із змін є те, що у районах ведення бойових дій, в яких розташоване підприємство, установа, організація, та загрозою для життя і

здоров'я працівника, він може розірвати трудовий договір за власною ініціативою без двотижневого строку попередження. Щодо роботодавця, то роботодавець має право розірвати трудовий договір з працівником у зв'язку з ліквідацією підприємства, установи, організації, викликану знищенням в результаті бойових дій, однак працівник попереджається не пізніше ніж за 10 днів з виплатою вихідної допомоги у розмірі не менше середнього місячного заробітку. Слід зазначити, що ця зміна повинна бути скасована після закінчення воєнного стану, оскільки може призвести до того, що роботодавець буде здійснювати економію фонду заробітної плати та шукати підстави для вивільнення «зайвих» людей.

Також нововведенням є те, що на період дії воєнного стану не застосовуються норми ст. 53 (тривалість роботи напередодні святкових, неробочих і вихідних днів), частина перша ст. 65, частини третя - п'ята ст. 67 та ст. 71 - 73 (святкові і неробочі дні) КЗпП [2].

На наш погляд актуальним доповненням є врегулювання заробітної плати. У разі неможливості її виплати через воєнні дії виплата заробітної плати може бути призупинена до моменту відновлення можливості підприємства здійснювати основну діяльність. Разом з тим після закінчення війни ми вбачаємо за необхідне повернутись до норми, яка регулювала це питання раніше. Підкреслимо, що у мирний період виплати повинні бути своєчасними, адже вони підтримують нормальний рівень життєдіяльності особистості та є винагородою за виконану роботу.

Як висновок, можемо зазначити, що законодавець врахував сучасні реалії війни та вніс необхідні зміни з метою захисту як працівників, так і роботодавців. Після закінчення війни більшість змін повинні бути скасовані та приведені у довоєнний період, оскільки реалізація відносин у мирний період за новими реаліями призведе до непорозумінь, і як наслідок, до збільшення скарг профспілковим організаціям та активною подачею позовних заяв.

Список використаних джерел:

1. Конституція України : Закон від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>. (дата звернення: 21.11.2022).
2. Кодекс законів про працю України: Закон від 10.12.1971 № 322-VIII-ВР. Відомості Верховної Ради України. 1971. № 50. С.118. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/322-08#Text>. (дата звернення: 21.11.2022).
3. «Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану»: Закон України від 19.07.2022 № 2352-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2136-20#Text>. (дата звернення: 21.11.2022).
4. Ірина Кириченко. Праця під час війни: перші судові рішення щодо застосування «воєнного» трудового законодавства». *Юридичний науковий журнал*. 2022. URL: <https://www.apteka.ua/article/643537>

Клименко В.Л.

*здобувач вищої освіти 1 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ «ОМА»*

Каретніков Д.Є.

*здобувач вищої освіти 1 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ «ОМА»*

*Науковий керівник: Краснікова О.В., к.ю.н., доцент,
доцент кафедри морського права НУ «ОМА»*

ВИДВОРЕННЯ РФ З ООН ТА РАДИ БЕЗПЕКИ ЗА ПОРУШЕННЯ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА

Існуюче регулювання міжнародних відносин не достатньо охоплює ситуацію та усі правові проблеми, які з'явилися після повномасштабного нападу РФ на Україну. Через це виникає необхідність у застосуванні іманентної компетенції. Двічі в минулому Організація Об'єднаних Націй робила імпровізовані кроки, щоб змінити або обмежити участь держави-члена, коли Організація вважала такі кроки необхідними. Подібна імпровізація, адаптована до сучасних умов, може спрацювати знову.

Голосування Генеральної Асамблеї ООН в 1971 році передало місце Китаю в Організації уряду в Пекіні, фактично виключивши Тайвань з ООН. Ще один випадок, коли через три роки Генеральна Асамблея оголосила, що уряд Південної Африки більше не має права звертатися до Асамблеї чи голосувати там. У жодному випадку Асамблея не дотримувалася процедури, передбаченої Статутом ООН. Натомість вона спиралася на творче використання процедур повноважень Організації – здавалося б таємничих процедур, які визначають, хто представляє ту чи іншу державу-члена. Також є гостра необхідність у зміні вже існуючих нормативно-правових актів під сучасні реалії і створення нових норм.

Почнемо з того, що РФ немає юридичних підстав на членство в ООН та Раді Безпеки. Для обґрунтування своїх прав на місце СРСР в Раді Безпеки ООН Росія посиляється на Рішення Ради Глав Співдружності Незалежних Держав від 21 грудня 1991 року, в якому глави деяких колишніх «радянських республік» висловили свою підтримку тому, щоб Росія "продовжила членство СРСР в ООН, включаючи постійне членство в Раді Безпеки, та інших міжнародних організаціях" [1].

Однак цей документ не є юридично обов'язковим і аж ніяк не може бути юридичною підставою для набуття Росією членства в ООН замість СРСР, у тому числі з огляду на те, що це порушує Статут ООН, який передбачає свої критерії і процедури членства у цій Організації.

Рішення Ради Глав СНД було підписано не всіма колишніми «радянськими республіками». Наприклад, Грузія відмовилася це зробити.

Таке рішення було прийняте з розумінням того, що Росія не буде створювати загрозу для своїх сусідів і не буде зловживати місцем СРСР у

Радбезі ООН. Більш конкретно, це рішення, як вказано в його тексті, було прийняте "...виходячи з наміру кожної держави виконувати зобов'язання, що випливають з Статуту ООН" [1].

Україна може відкликати свою згоду під Рішенням Ради Глав СНД і відкрито заявити, що вона не вважає Росію членом ООН, оскільки її перебування в ООН немає жодних правових підстав, порушує Статут ООН і становить загрозу міжнародному миру та безпеці. Україна може закликати інші держави-члени ООН не визнавати Росію членом ООН.

Ще однією підставою свого членства РФ вважає лист Єльцина Бориса Миколайовича до Генерального Секретаря ООН [2]. В цьому листі Єльцин Б.М. інформував Генерального Секретаря, що членство Союзу Радянських Соціалістичних Республік в Організації Об'єднаних Націй, у тому числі в Раді Безпеки, у всіх інших органах та організаціях системи ООН продовжується за підтримки країн Співдружності Незалежних Держав Російською Федерацією. У зв'язку з цим прошу замість назви "Союз Радянських Соціалістичних Республік" використати найменування "Російська Федерація".

Але на момент звернення до ООН держави під назвою Російська Федерація не існувало. Заміна назви Російська Радянська Федеративна Соціалістична Республіка на "Російська Федерація" відбулася згідно із Законом РРФСР "Про зміну назви держави "Російська Радянська Федеративна Соціалістична Республіка"", підписаного президентом Єльциним лише 25 грудня 1991 року [8]. Фактично весь процес зовні виглядав як проста зміна таблички за столом делегацій у Генеральній Асамблеї та в Раді Безпеки. Замість таблички "Радянський Союз" з'явилася "Російська Федерація".

Як висновок, РФ є фактично членом ООН та РД, але ніяк не юридично. Отже, РФ повинна пройти процедуру прийняття в члени ООН відповідно до Статуту Організації, але Росія розуміє, що зараз їй зробити це буде дуже важко.

Можна погодитися с пропозиціями юристів-міжнародників та міжнародних експертів в подоланні існуючої колізії. Отже:

Перший шлях – "заморозити" будь-яку діяльність РФ в рамках ООН та Раді Безпеки, ґрунтуючись на відсутності юридичних підстав на участь.

Визнання порушення РФ принципів ч. 4 ст. 2 Статуту ООН, а саме: "Усі Члени Організації Об'єднаних Націй утримуються в своїх міжнародних відносинах від погрози силою або її застосування як проти територіальної недоторканності або політичної незалежності будь-якої держави, так і якимось іншим чином, несумісним із Цілями Об'єднаних Націй" [3]. Це підтверджує факт не відповідності РФ критерію миролюбної держави, якій закріплений в статутному документі.

Відповідно до ст. 6 Статуту ООН: "Член Організації Об'єднаних Націй, який систематично порушує принципи, що містяться в цьому Статуті, може бути виключений з організації Генеральною Асамблеєю за рекомендацією Ради Безпеки" [3].

Другий шлях - Рада Безпеки ООН має ввести таке поняття, як "державо-терорист". Розробити міжнародну конвенцію, яка буде закріплювати поняття

держави-терориста, критерії по яких держава буде визначатися такою, процедуру надання державі такого статусу, можливі категорії санкцій для неї, шляхи запобігання та боротьби з таким явищем. Внести зміни в Статут ООН, а саме: держави-терористи не можуть бути членами та будь-які члени організації можуть бути виключені, якщо отримали даний статус.

Станом на листопад 2022 року такі регіональні організації, як Рада Європи, НАТО та Європейський Союз вже почали робити перші кроки в цьому напрямку.

У жовтні 2022 р. Парламентська Асамблея Ради Європи визнала РФ спонсором тероризму [4]. Парламентська асамблея НАТО прийняла резолюцію про визнання РФ-державою терористом [5] і за нею Парламент Європейського Союзу визнав РФ державою-спонсором тероризму [6].

Третій шлях – скликати спеціальну сесію Ради Безпеки, де поставити на голосування про визнання РФ державою-терористом. Відповідно до ч. 3 ст. 27 Статуту ООН: «Рішення Ради Безпеки з усіх інших питань вважаються прийнятими, якщо за них подано голоси дев'яти членів Ради, включаючи голоси, які збігаються, всіх постійних членів Ради. Причому сторона, що бере участь у конфлікті, повинна утриматися від голосування при ухваленні рішення на підставі Розділу VI та на підставі п. 3 ст. 52 (Рада Безпеки повинна заохочувати розвиток застосування мирного розв'язання місцевих конфліктів за допомогою таких регіональних угод або таких регіональних органів або з ініціативи зацікавлених держав, або за своєю власною ініціативою) [3].

Четвертий шлях – створити робочі групи для виключення РФ з ООН. В минулому Генеральна Асамблея санкціонувала створення робочих груп для розглядання важливих питань, в тому числі Спеціальну робочу групу відкритого складу з питань конфліктів та сприяння забезпечення міцного миру та стійкого розвитку в Африці [7].

Проведення голосування щодо виключення підпадає під дію правил щодо процедурних питань. Вони приймаються більшістю з дев'яти членів ради, що складається із 15 осіб. Відповідно до ст. 27 Статуту ООН на такі питання не може бути накладено вето [3].

Оголошення Генеральною Асамблеєю, що призначення колишнього радянського місця для РФ в Раді Безпеки не дійсне відповідно до факту, що делегація України також була учасником конференції та членом-засновником ООН. Тому зайняття РФ місця СРСР не є законним та справедливим, оскільки Білорусь, з лютого 2022 року, допомагала і сприяла Росії в агресії проти України, тим самим дискваліфікуючи себе від претензій на місце в Радбезі. Таким чином, Україна залишається єдиним первісним членом ООН, який зберіг вірність принципам Організації та одночасно Україна входила до складу СРСР. Таким чином, у нашої держави є право на місце замість СРСР.

П'ятий шлях – створення комітету по запобіганню і боротьби з державним тероризмом для подальшого регламентування цієї проблеми, вже після виключення РФ.

Список використаних джерел:

1. Рішення Ради Глав Держав Співдружності Незалежних Держав від 21 грудня 1991 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_217#Text
2. Лист Президента РРФСР Генеральному секретарю ООН від 24 грудня 1991 URL: https://uk.wikisource.org/wiki/Лист_Президента_РРФСР_Генсеку_ООН_від_24_грудня_1991_року_відносно_членства_Росії_в_ООН
3. Статут ООН від 26.06.1945 URL: <https://www.un.org/en/about-us/un-charter>
4. Parliamentary Assembly of the Council of Europe resolution of 13 October 2022 of the further escalation in the Russian Federation's aggression against Ukraine
5. Resolution 479- NATO post Madrid 21 November 2022 URL: <https://www.nato-pa.int/download-file?filename=/sites/default/files/2022-11/RESOLUTION%20479%20-%20%20NATO%20POST%20MADRID%20.pdf>
6. European Parliament resolution of 23 November 2022 of the recognising the Russian Federation as a state sponsor of terrorism (2022/2896(RSP)) URL: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0405_EN.html
7. General Assembly of United Nations resolution of 25 February 2000 URL: <https://documentsddsny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N00/294/58/pdf/N0029458.pdf?OpenElement>

Коротий С.О.

*здобувач вищої освіти 3 року навчання
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУ «ОМА»
Науковий керівник: Скоробагатько А.В., д.ю.н., доцент,
завідувач кафедри загальноправових дисциплін НУ «ОМА»*

**ПЕРЕВЕДЕННЯ ПРАЦІВНИКА НА ІНШУ РОБОТУ
НЕОБУМОВЛЕНУ ТРУДОВИМ ДОГОВОРОМ ПІД ЧАС ВОЄННОГО
СТАНУ**

Актуальність теми дослідження обумовлена тим, що 24 лютого 2022 року Указом Президента України № 64/2022 введено воєнний стан: активні бойові дії, вибухи, падіння смертоносних ракет змінили звичайний спосіб життя і порядок речей. Внаслідок дій агресора мільйони українців були змушені залишити свої домівки, роботу. Всі ми знаємо, що війна вимагає швидкого реагування та оперативних рішень не лише в питаннях оборони, але й у законотворчості. Новелою трудового законодавства є Закон України «Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану» № 2136-IX прийнятий Верховною Радою України від 15.03.2022 року. Закон набрав чинності з 24 березня 2022 року і діятиме протягом воєнного стану, запровадженого відповідно до Закону України «Про правовий режим воєнного стану» від 12.05.2015 р. №389-VIII. Такі кроки можна вважати прогресивними, адже встановлюються нові тимчасові умови щодо укладення та розірвання трудових договорів, зміни істотних умов праці, переведення на іншу роботу, надання відпусток, максимальної тривалості роботи протягом тижня та періоду

відпочинку, оплати праці. В даній публікації, ми детальніше зупинимось саме на питанні переведення працівників на іншу роботу, необумовлену трудовим договором під час воєнного стану.

Варто зауважити, що чинним законодавством України досі не встановлено чіткого визначення дефініції «переведення». У ст. 32 КЗпП України дане поняття використовується наступним чином: «переведення на іншу роботу на тому ж підприємстві, в установі, організації, а також переведення на роботу на інше підприємство, в установу, організацію або в іншу місцевість, хоча б разом з підприємством, установою, організацією, допускається тільки за згодою працівника, за винятком випадків, передбачених у статті 33 Кодексу законів про працю та в інших випадках, передбачених законодавством» [1]. Аналізуючи відповідну норму, можемо дійти висновку, що під «переведенням» законодавець, ймовірно, мав на увазі - зміну трудової функції працівника.

Трудове законодавство України гарантує працівникові дотримання тих умов трудового законодавства, які були обумовлені при його укладенні. Нормами статті 31 Кодексу законів про працю визначено, що власник або уповноважений ним орган не має права вимагати від працівника виконання роботи, не обумовленої трудовим договором. Однак, в процесі роботи з різних причин виникає потреба змінити умови трудового договору. Важливо, що ініціатива такої зміни може йти як від працівника так і від власника або уповноваженого ним органу. Відповідно постає питання за яких таких причин умови трудового договору можуть бути змінені? Зокрема ті, які стосуються переведення працівника. КЗпП України регулює відносини, що стосуються тимчасового переведення працівника на іншу роботу, не обумовлену трудовим договором. Згідно ст. 33 зазначеного кодексу: «Тимчасове переведення працівника на іншу роботу, не обумовлену трудовим договором, допускається лише за його згодою. Роботодавець має право перевести працівника строком до одного місяця на іншу роботу, не обумовлену трудовим договором, без його згоди, якщо вона не протипоказана працівникові за станом здоров'я, лише для відвернення або ліквідації наслідків стихійного лиха, епідемій, епізоотій, виробничих аварій, а також інших обставин, які ставлять або можуть поставити під загрозу життя чи нормальні життєві умови людей, з оплатою праці за виконану роботу, але не нижчою, ніж середній заробіток за попередньою роботою. У випадках, зазначених у частині другій цієї статті, забороняється тимчасове переведення на іншу роботу вагітних жінок, жінок, які мають дитину з інвалідністю або дитину віком до шести років, а також осіб віком до вісімнадцяти років без їх згоди» [1]. Ніби все зрозуміло, доступно, і важливо, що дотримуються конституційні права людини. Але, ми з вами живемо в умовах війни, а тому ні для кого не новина, що на період дії воєнного стану вводяться обмеження конституційних прав і свобод людини і громадянина.

Зауважимо, що з 24 лютого 2022 року, ми не можемо застосовувати норми законодавства про працю у частині відносин, які врегулював Закон України «Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану» від 15.03.2022 № 2136-IX. Закон містить положення про зміну істотних умов праці в умовах

воєнного стану, про особливості переведення працівників на іншу роботу, зокрема і без їхньої згоди. Ці положення суттєво відрізняються від відповідних норм КЗпПУ. Згідно ст.3 згаданого Закону: «у період дії воєнного стану роботодавець має право перевести працівника на іншу роботу, не обумовлену трудовим договором, без його згоди (крім переведення на роботу в іншу місцевість, на території якої тривають активні бойові дії), якщо така робота не протипоказана працівникові за станом здоров'я, лише для відвернення або ліквідації наслідків бойових дій, а також інших обставин, що ставлять або можуть становити загрозу життю чи нормальним життєвим умовам людей, з оплатою праці за виконану роботу не нижче середньої заробітної плати за попередньою роботою [2]. Таке рішення реалізується з дотриманням наступних умов: 1)переведення відбувається на роботи, які не протипоказані працівникові за станом здоров'я; 2)переведення не можливе у місцевість, на території якої тривають активні бойові дії; 3)переведення можливе лише для відвернення або ліквідації наслідків бойових дій; 4) оплата праці працівнику гарантується не нижче середньої заробітної плати за попередньою роботою[3, с. 104].

Звернемо увагу, на ще один важливий аспект: переведення на іншу роботу не повинно бути протипоказано працівникові за станом здоров'я. Більш того, тепер встановлено заборону на переведення в іншу місцевість, на території якої тривають активні бойові дії (лише за згодою працівника)

Зазнали змін і підстави переведення. Протягом воєнного стану це можливо виключно для відвернення або ліквідації наслідків бойових дій, або інших обставин, що становлять або можуть становити загрозу життю чи нормальним життєвим умовам людей .

Як і за умов мирного законодавства, виконана робота за зміненими умовами праці повинна бути оплачена, але не нижче, ніж в розмірі середнього заробітку за попередньою роботою; роботодавець має обов'язок - ознайомити працівника з розпорядженням чи наказом про ймовірну зміну істотних умов праці та отримати його письмову згоду чи незгоду з цим. Потрібно розуміти, що позитивна або негативна реакції матимуть юридичні наслідки для сторін трудового договору. Наприклад, у ситуації , коли особа не погоджується з таким рішенням роботодавця про переведення, вона може бути звільнена з роботи на підставі п. 6 ст. 36 КЗпПУ (відмова від продовження роботи у зв'язку зі зміною істотних умов праці). Але, при цьому працівнику виплачується вихідна допомога у розмірі, не меншому від середнього місячного заробітку на підставі ст. 44 КЗпПУ.

Важливою новацією також є організація повідомлення працівникові про зміну істотних умов праці. У період воєнного стану роботодавець не зобов'язаний завчасно (за 2 місяці) повідомляти працівнику про зміну істотних умов праці, як це передбачено ч. 3 ст. 32 КЗпПУ.

Отже, суттєві зміни в трудовому законодавстві пов'язані з переведенням працівників у період воєнного стану є цілком виправданими. На нашу думку, враховано сучасні обставини, та цілком виправдано внесено зміни до законодавства аби захистити як права працівників так і права роботодавців.

Орел Г.П.

*асистент кафедри загальноправових дисциплін
Національного університету «Одеська морська академія»*

ПРАВОВА ПРИРОДА СТОРІНОК У СОЦІАЛЬНИХ МЕРЕЖАХ

Сучасна людина нашого часу, не може уявити життя без соціальних мереж. В Україні понад 60% населення є користувачами. Використання сторінок у соціальних мережах, може нести не тільки розважальний характер або використовувати для спілкування. Сторінка у соціальних мережах може допомогти отримати прибуток та використовувати для розвитку свого бізнесу. Є непоодинокі випадки купівлі-продажу акаунтів або порушення авторських прав за допомогою них. Водночас у законодавстві відсутнє достатньо чітке правове регулювання зазначеної сфери правовідносин.

Соціальні мережі та відповідальність за інформацію в них, саме таке питання є основним для розуміння хто несе відповідальність.

Соціальною мережею називають веб-сайт або іншу службу в мережі Інтернет, яка дозволяє нам реєструвати публічні або наполовину публічні анкети (акаунти), формувати списки однодумців, з якими мають зв'язок, та переглядати власний список зв'язків і списки інших користувачів. Найпопулярнішими прикладом соціальних мереж є Facebook, Instagram, YouTube та інші.

У соціальних мережах містяться персоніфіковані акаунти у вигляді особистих сторінок. На сторінці користувач розміщує особисту інформацію, викладає відео, аудіо і інші матеріали, за її допомогою веде листування з іншими особами, а управління сторінкою можливе лише після процедури авторизації шляхом введення відповідних логіну та пароля. Пароль може бути захищеним, за допомогою відбитку пальців на гаджеті або за допомогою розпізнання обличчя.

Легальне визначення терміна «соціальна мережа», як і терміна «акаунт», в українському законодавстві відсутнє. Водночас акаунт у соціальній мережі можна розцінювати як веб-сторінку, визначення якої міститься в Законі України «Про авторське право і суміжні права». Відповідно до Закону, веб-сторінка – це складова веб-сайту, що може містити дані, цифрову інформацію, інші об'єкти авторського та/або суміжних прав тощо.

Постає питання, хто несе відповідальність за розміщений в акаунті контент, яким можуть порушуватись авторські права або честь та гідність іншої особи, – власник соціальної мережі чи користувач акаунту.

Згідно із Законом України «Про авторське право і суміжні права», власник веб-сторінки – це особа, яка є володільцем облікового запису, що використовується для розміщення веб-сторінки на веб-сайті, управляє і/або розміщує цифрову інформацію у межах веб-сторінки.

Власник веб-сайту не є власником веб-сторінки, якщо останній володіє обліковим записом, що дозволяє йому самотійно, незалежно від власника веб-сайту розміщувати інформацію на веб-сторінці та управляти нею.

Законодавець окремо вирізняє власника веб-сайту (соціальної мережі) та власника веб-сторінки (акаунту). Це стосується відповідальності за розміщення інформації у соціальних мережах.

Непоодинокі випадки притягнення до відповідальності безпосередньо власників сторінок у соціальних мережах за порушення прав інтелектуальної власності. Наприклад, притягнення до відповідальності за розміщення та публічну демонстрацію у Facebook за гіперпосиланням твору, виключні майнові права на який належали іншій особі або за публікації на заборонених сайтах країни-агресора.

Враховуючи викладене, законодавець і судова практика розмежовують власників соціальних мереж та власників акаунтів у таких соціальних мережах. За інформацію, розміщену у власному акаунті, особа може нести відповідальність.

Акаунт може мати цінність. Актуальною темою є належне законодавче регулювання права власності на такий віртуальний актив. Акаунти у соціальних мережах продаються, передаються та навіть здаються в оренду на тіньовому ринку (fbcash.net, rentusyourfbook.com). Не регламентовані можливість залишення веб-сторінки у спадок іншій особі та право сумісної власності на акаунт, наприклад, подружжя (є блогери, які спільно ведуть сторінки у соціальних мережах, отримуючи прибуток). Акаунт може мати матеріальну цінність, яка може підлягати оцінці.

Розглядаючи акаунти у соціальних мережах з точки зору права власності, слід вирізнити акаунт і контент (фото, відео тощо), який міститься в ньому. Якщо контент на сторінці у соціальній мережі може виконувати роль твору, відповідні правовідносини щодо нього можна урегулювати за допомогою Закону України «Про авторське право і суміжні права», то з правом власності на акаунт усе складніше.

Особа може володіти та користуватись власною сторінкою в соціальній мережі, проте право розпоряджатися нею може бути обмежене внутрішніми умовами (правилами) соціальної мережі. Розробники та володільці соціальних мереж залишають за собою право видалення та контролю за сторінками користувачів. Права на розпоряджання веб-сторінкою залишаються за власником веб-сайту [3]. Приміром, Facebook у правилах зазначає, що користувачам заборонено здійснювати торгові операції (продаж/обмін) та будь-яке відчуження з власними акаунтів.

Водночас існують прецеденти, коли суди не дотримуються наведених заборон. Наприклад, через сторінки у соціальних мережах ведеться листування, яке охороняється окремими нормативними актами. У справі про спадкування акаунта у Facebook, розглянутій Федеральним Верховним судом Німеччини в липні 2018 року, суд дійшов висновку, що акаунт у соціальній мережі можна прирівняти до особистих листів і щоденників, перехід яких до спадкоємців

можливий для дотримання охоронюваних інтересів сім'ї. Відтак, незважаючи на обмеження в положеннях Facebook, суд визнав за спадкоємцями право доступу до акаунту спадкодавця і його вмісту особистого і матеріального характеру (BGH Urteil v. 12.07.2018 – III ZR 183/17)[2].

Акаунт містить сукупність персональних даних користувача. Володільці мають повноваження щодо можливості отримувати копії даних, вимагати їх знищення, передавати від одного контролера до іншого тощо (General Data Protection Regulation, GDPR).

Право власності на акаунт і пов'язані правовідносини формується з елементів. Акаунт може містити контент, персональні дані, листування, мати економічну цінність.

Акаунт у соціальній мережі можна розглядати як особливий цифровий об'єкт права віртуальної власності. У правовому регулюванні відносин, пов'язаних з акаунтами, перетинаються норми договірного права (внутрішні правила користування соціальною мережею), права інтелектуальної власності, положення про захист приватності особи, майнові права. Низка правовідносин, які виникають у зв'язку з користуванням акаунтами у соціальних мережах, залишаються в Україні неврегульованими, потребують законодавчого регламентування.

Список використаних джерел:

1. Про інформацію : Закон України від 02.10.1992 р. No 2657-XII. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/lawsshow/2657-12>
2. Питання та матеріали справ <https://openjur.de/u/2110135.html>
3. Про державну підтримку засобів масової інформації та соціальний захист журналістів: Закон України від 23.09.1997 р. No 540/97-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/540/97-%D0%B2%D1%80>

Панова Д.В.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУ «ОМА»
Науковий керівник: Бельо Л.Ю., старший викладач
кафедри загальноправових дисциплін НУ «ОМА»*

УКРАЇНСЬКИЙ НАРОД ЯК СУБ'ЄКТ ПРАВА

А ви думали, що Україна так просто.
Україна – це супер. Україна – це ексклюзив.
По ній пройшли всі катки історії.
На ній відпрацьовані всі види випробувань.
Вона загартована найвищим гартом.
В умовах сучасного світу їй немає ціни.

Ліна Костенко

Більша частина історії українського народу минула у боротьбі за власну незалежність. Впродовж століть український народ намагались поневолити різні держави. Територія сучасної України постійно піддавалась спробам розділення і приєднання її по частинах до різних держав. Поняття “український народ” не піддавалось дослідженню, тому що було під заборонаю, під час перебування українців в складі інших держав. Наприклад, для радянської юридичної науки завжди була притаманна істотна недооцінка питання про зміст і правову природу категорії «народ». Радянські конституції, які практично не розрізняли сферу держави й суспільства, не розкривали зміст правових засад поняття «народ», «український народ».

Вперше поняття «український народ» як політико-правова категорія було закріплено 1996 р. в Конституції України.

Держава – це явище неживе статичне. Необхідність створення держави, порядок її формування, напрямки її дії і розвитку визначають саме люди, які складають її переважну частину, тобто народ.

Відповідно до статті 3 Конституції України людина, її життя і здоров’я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю. Права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави. Держава відповідає перед людиною за свою діяльність. Гідність людини конкретизується у відповідних правах і свободах, які перебувають під правовою охороною та захистом з боку держави. Права людини є певними можливостями, які необхідні для існування та розвитку людини в конкретно-історичних умовах, об’єктивно визначаються досягнутим рівнем розвитку людства і мають бути загальними та рівними для всіх людей [1].

Французький правознавець М. Прело вважає, що поняття народ тотожне володінню виборчим правом: «Народ – це частина населення держави, яка складається з індивідів, яким Конституція надає виборчі права» [2].

Важливо розрізняти поняття «народ» і «нація». Народ – це сукупність людей з загальним походженням, єдиними традиціями, мовою, культурою. Термін «народ» має надзвичайно багато тлумачень: він може розумітися як етнос, виступати як нація, використовується для визначення всього населення країни, незалежно від етнічної ознаки [3].

Термін «нації» використовується до всіх політичних утворень, до держав і недержав, у той час як термін «народ» належить до груп людей, які можуть складати або не складати держави і нації». Нація – пов’язана політичними, економічними інтересами спільність людей, яка вже входить в державу або ж прагне до її створення [3].

Поняття «народ» з’явилося в Україні набагато раніше поняття «нація» і вживалося в основному стосовно до мешканців нашої країни. Народ – це сукупність людей, спільність яких ґрунтується на єдиному, кровному походженні, особливих традиціях і звичаях, життєвому укладі.

Спільна мова, загальна культура – надбання народу, а загальна територія і єдність економічного життя описують “націю”. Нація проявляється через систему суспільних інститутів, зокрема через державу [4].

Отже, народ створює державу, а потім держава, зміцнившись й розширившись, штучним чином формує націю. Варто зазначити, що народ, який будує державу і є ядром нації, з часом може втрачати свою етнічність, тому що живі процеси мовної еволюції, традицій, звичаїв в державі набувають одну фіксовану форму і формують націю.

Важливо розрізняти народ України і український народ. Народ України – це всі люди, які населяють державу. Український народ – це усі українці, громадяни України, цікавим є те, що вони можуть навіть фізично не жити в Україні, однак мати українське громадянство і відповідно бути представником українського народу.

Поняттю народ властиві наступні характеристики: спільні історичні традиції, расова або етнічна спільність, культурна однорідність, мовна спільність, територіальні зв'язки, спільне економічне життя [4].

Відповідно до розділу 1 статті 5 Конституції України носієм суверенітету і єдиним джерелом влади в Україні є народ.

Право визначати і змінювати конституційний лад в Україні належить виключно народові і не може бути узурповане державою, її органами або посадовими особами. Ніхто не може узурпувати державну владу [1].

За визначенням Преамбули Конституції Український народ – це громадяни України всіх національностей. Громадянство України – це правовий зв'язок між фізичною особою і Україною, що знаходить свій вияв у їх взаємних правах та обов'язках, відповідно до ст. 1 Закону України «Про громадянство» [1].

Отже, відповідно до змісту Преамбули і положень Конституції України неможливо віднести іноземців та осіб без громадянства до Українського народу як суб'єкта права, через відсутність постійного правового зв'язку із державою Україна.

Спеціальний правовий статус народу пов'язаний із його вступом у конкретні правовідносини: виборчий процес, участь народу в референдумі, ініціювання прийняття відповідних законів тощо.

Важливою складовою прямої демократії є народна законодавча ініціатива, поєднання якої з представницькою демократією сприятиме втіленню на практиці ідей народовладдя [5, с. 117].

Отже, утвердження в Україні права законодавчої ініціативи народу є важливим чинником забезпечення правової рівноваги суспільства і держави, вираженням значущих зв'язків та відносин між ними, а також поєднанням громадських та державних інтересів. Законодавчі повноваження є регулятором виду і міри поведінки держави і народу України, як учасників суспільних відносин.

Відома українська письменниця Ліна Костенко сказала: “Коли в людини є народ, тоді вона уже людина” [6]. Ми цілком погоджуємось з цією думкою.

Належність особи до певного народу і є ідентифікацією людини в світі. Саме тому в Україні, яка є країною представником демократичного політичного режиму, джерелом влади відповідно до найважливішого державного документа Конституції є народ.

На сьогоднішній день, український народ продовжує власну боротьбу за незалежність, право на самовизначення. Попри репресивні дії з боку РФ, як держави-агресора, український народ гуртується і рішуче захищає власні кордони, як фізичні кілометри на мапі України так і культурні кордони, наповнюючи увесь простір комунікацій виключно українською мовою, традиціями тощо. Визначення і права українського народу необхідно знати та тлумачити, щоб множити та розвивати духовність та культуру кожного українця, формувати самоідентичність та свідомість, зберігати та пам'ятати історичні корені, щоб укріплювати здатність захищати своє, заради чого долати труднощі, укріплюючи віру в справедливість та непереможність Українського народу.

Список використаних джерел:

1. Конституція України від 28 червня 1996 р. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141 (дата звернення: 10.11.2022).

2. Конституційно-правові аспекти категорії «український народ»: веб-сайт. URL: dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/64332/34-Nellna.pdf?sequence=1 (дата звернення: 12.11.2022).

3. Чим відрізняється народ від нації: веб-сайт. URL: <https://moyaosvita.com.ua/kultura-i-suspilstvo/chim-vidriznyayetsya-narod-vid-nacii/> (дата звернення: 20.11.2022).

4. Поняття “народ” : веб-сайт. URL: https://pidru4niki.com/73840/sotsiologiya/ponyattya_narod (дата звернення: 20.11.2022).

5. Шаповал В. М. Парламентаризм і законодавчий процес в Україні: навч. посіб. / Шаповал В. М., Борденюк В. І., Журавльова Г. В. / Укр. Акад. держ. упр. при Президентові України. - К.: Вид-во УАДУ, 2000. - 214 с.

6. Цитати про Україну: веб-сайт. URL: <https://www.mobilecards.com.ua/statusy-tsytaty/pro-ukrainu/#:~:text=Цитати%20про%20Україну%201%20Українські%20поети%20та%20письменники,-%20це%20супер.%20...%205%20Вислови%20іноземців%20> (дата звернення: 23.11.2022).

Романова О.О.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУ «ОМА»
Науковий керівник: Ковбан А.В., к.ю.н. доцент,
доцент кафедри загальноправових дисциплін
Національного університету «Одеська морська академія»*

СТАТУС СУБ'ЄКТІВ ПУБЛІЧНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ В УКРАЇНІ ТА КРАЇНАХ ЄС

На сьогодні Україна активно сприяє процесу євроінтеграції шляхом проведення реформ, впровадження європейських правових традицій у сфери освіти, науки, економіки, політики тощо. Не є винятком і сфера публічної адміністрації. Основним обов'язком правової держави є забезпечення прав, свобод та законних інтересів людини. Все це реалізується через суб'єктів публічної адміністрації, що є сукупністю державних та недержавних суб'єктів публічної влади.

Публічна влада не може бути суб'єктом адміністративного права в певній абстрактній формі, оскільки правові відносини в адміністративному праві встановлюються лише між людьми. Тож суб'єктами публічного адміністративного права є люди – посадові особи, наділені певними повноваженнями. При цьому обсяг таких повноважень є чітко визначеним законом, оскільки в такому випадку застосовується спеціально-дозвільний тип правового регулювання. Тобто таким посадовим особам дозволяється робити лише те, прямо передбачено законом. Про це йдеться у ст.19 Конституції України. Крім того, ст.56 Основного Закону проголошує, що кожен має право на відшкодування за рахунок держави чи органів місцевого самоврядування матеріальної та моральної шкоди, завданої незаконними рішеннями, діями чи бездіяльністю органів державної влади, органів місцевого самоврядування, їх посадових і службових осіб при здійсненні ними своїх повноважень.

Встановлення правового статусу суб'єкта публічного адміністрування виступає однією з форм правового регулювання діяльності суб'єкта. Правовий статус – це складна юридична конструкція, що дає змогу охарактеризувати правове положення тієї чи іншої окремо взятої особи (чи групи осіб), визначає її місце в системі суб'єктів адміністративного права, фіксує її права та обов'язки, їх гарантії, підстави відповідальності тощо [4, с.51].

Президент України – провідний суб'єкт публічної адміністрації. Він займається адміністративно-правовим регулюванням багатьох аспектів відносин. Це стосується оборони держави, відносин з іншими країнами, контролю за діяльністю глав державних місцевих адміністрацій тощо. Глава держави реалізує свої повноваження і за допомогою Офісу Президента (до 2010р. – Адміністрація Президента). Якщо говорити про адміністративно-правовий статус Президента, то для нього характерна подвійність:

- зокрема, конституційні повноваження щодо гарантування суверенітету, територіальної цілісності, додержання Основного закону, прав і свобод людини і громадянина є фундаментальними положеннями, що повинні знаходити свій розвиток у науці адміністративного права та повністю забезпечуватись посадовими особами органів виконавчої влади та місцевого самоврядування;

- певні повноваження Президента, що стосуються формування органів виконавчої влади, контролю їх діяльності тощо, дають підстави вважати, що інститут Глави держави є таким, що володіє функціями виконавчої влади. Але при цьому важливо пам'ятати, що в Україні Президент не належить до жодної з гілок влади, його статус є особливим.

Суб'єктами публічного адміністрування, які грають не менш важливу роль в управлінні країною є органи виконавчої влади та їх посадові особи. Вони становлять окрему гілку влади та беруть безпосередню участь в забезпеченні приведення в дію законів на всій території України. Для цього їм надаються відповідні повноваження, що мають владний характер. Серед цих органів провідне місце займає Кабінет Міністрів, який відповідає за свою діяльність перед Президентом та є підзвітним і підконтрольним Верховній Раді. Він здійснює свої повноваження безпосередньо та через міністерства, інші центральні органи виконавчої влади та місцеві державні адміністрації. Щодо сфери адміністративно-правового регулювання, то до компетенції Кабміну належать: забезпечення та зміцнення державного суверенітету та економічної самостійності України, здійснення внутрішньої та зовнішньої політики, виконання приписів Конституції, законів, актів Президента, створення сприятливих умов для життя та розвитку особистості, розробка та виконання загальнодержавних програм економічного, науково-технічного, соціального, культурного розвитку, охорони довкілля тощо. Крім того, органи виконавчої влади, займаються ще й розпорядчою діяльністю. Вона полягає у виданні нормативно-правових актів, що засновані на законах та підзаконних актах та є обов'язковими для виконання.

Тож, адміністративно-правовий статус центральних органів виконавчої влади полягає у наявності прав та виконанні обов'язків, що пов'язані з реалізацією державної політики у визначеній законодавством сфері, наданні адміністративних послуг, здійсненні державного контролю за дотриманням законодавства, виконанням управління об'єктами державної власності та інших повноважень, що належать до їх компетенції.

В державах Європейського союзу замість поняття «публічна адміністрація» можуть вживатися таке як «публічне управління», а іноді навіть «публічний менеджмент». Загалом, у правових документах ЄС поняття публічної адміністрації вживається в різних значеннях разом з такими поняттями як «публічна служба», «центральні уряди», «регіональні, місцеві та ін. органи публічної влади» і тд. Згідно зі стандартами ЄС, суб'єкти публічної адміністрації повинні діяти на засадах:

1) відкритості (openness) – цей принцип передбачає комунікацію органів державної влади, місцевого самоврядування та ін. з суспільством щодо рішень, які приймаються на усіх рівнях;

2) участі (participation) – має на увазі застосування громадянами права брати участь у процесі вироблення та прийняття адміністративних рішень;

3) підзвітності (accountability) – означає прозорість та гласність рішень, що приймаються, а також обов'язок влади реагувати на потреби громадян;

4) ефективності (effectiveness) – усі рішення повинні прийматися своєчасно та відповідати реальним потребам суспільства;

5) злагодженості (coherence)- передбачає комунікацію та співпрацю як між суб'єктами публічної адміністрації та суспільством, так і між самими суб'єктами.

Одним з найефективніших шляхів оптимізації публічного управління є децентралізація, тобто процес перерозподілу та передачі функцій та повноважень від центрального управління органам, які обираються або створюються громадою. Такий процес зазвичай є швидким та не залишається постійно на одному ж рівні. До прикладу, в Німеччині та Франції час від часу вносяться деякі корективи з метою його вдосконалення. Взагалі, у країнах ЄС досить велике навантаження щодо публічної адміністрації покладено саме на органи місцевого самоврядування. Так, можемо говорити, що існує 2 підходи щодо самоврядності:

1) модель місцевої автономії (передбачає високий ступінь самостійності щодо управління певними сферами при мінімальному втручанні з боку органів державної влади). Така модель знайшла застосування в Іспанії.

2) модель децентралізації, втілена в Німеччині, Франції, та яка активно впроваджується і в Україні.

Слід сказати, що за прикладом держав ЄС в Україні також почали широко впроваджуватись процеси децентралізації та й багато інших, що покликані наблизити Україну до стандартів ЄС. Зокрема, про це йдеться в Указі Президента України «Про заходи щодо впровадження адміністративної реформи в Україні» від 22. 07.1998 р.

Окремо хочеться згадати і про відповідальність суб'єктів публічної адміністрації. В Україні вони можуть бути притягнуті до різних видів відповідальності: кримінальної, адміністративної, дисциплінарної, матеріальної. При цьому, право Європейського Союзу встановлює універсальні принципи юридичної відповідальності для таких суб'єктів. Зокрема, такими є: законність, справедливість, гуманізм, своєчасність, презумпція невинуватості, неприпустимість притягнення до відповідальності двічі за одне й те саме правопорушення, індивідуалізація відповідальності. При цьому, слід зазначити, що метою встановлення юридичної відповідальності публічних службовців є не тільки покарання або накладення законних санкцій, а, насамперед, забезпечення нормального функціонування управління публічними справами.

Отже, деякі відмінності між розумінням публічної адміністрації та її суб'єктами в Україні та країнах Європейського Союзу й досі існують. В першу

чергу, це зумовлено тривалим перебуванням України в СРСР. Викорінити радянські правові традиції не просто, але все ж можливо. Сьогодні як ніколи ми можемо бути свідками зближення національної та європейської правових систем. Україна продовжує на всіх рівнях впроваджувати європейські стандарти та з кожним днем наближається до набуття повноправного членства в ЄС, яке може відбутися навіть найближчим часом.

Список використаних джерел:

1. Губанов, О. Роль та місце центру адаптації державної служби до стандартів Європейського Союзу у системі суб'єктів публічної адміністрації України. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. №4. С.122-128.

2. Конституція України: Закон від 28.06.1996 №254к/96-ВР. База даних «Законодавство України»/ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 25.11.2022).

3. Патерило, І.В. Основи формування концепції публічної адміністрації України на європейських засадах. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція*. 2014. С.72-74.

4. Цуркан М. Правове регулювання публічної служби в Україні. Особливості судового розгляду спорів: монографія. Харків, 2011. 216 с.

Тарантаєва О.О.

здобувач вищої освіти 4 року навчання освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУ «ОМА»

Науковий керівник: Степанов С. В., к.ю.н., доцент, доцент кафедри загальноправових дисциплін НУ «ОМА»

**ПІДСТАВИ ДЛЯ ВІДМОВИ У ВИЗНАННІ АБО У НАДАННІ
ДОЗВОЛУ НА ВИКОНАННЯ РІШЕННЯ МІЖНАРОДНОГО
КОМЕРЦІЙНОГО АРБІТРАЖУ**

Міжнародний комерційний арбітраж є альтернативним засобом вирішення спорів, що виникають у процесі здійснення міжнародних комерційних відносин між суб'єктами господарювання. Процедура арбітражного розгляду має багато переваг, зокрема можна виокремити швидкість, ефективність арбітражного розгляду і його демократичний характер, адже сторони можуть впливати на всі стадії арбітражного розгляду. Тому суб'єкти господарювання все частіше надають перевагу цьому інституту при вирішенні міжнародних приватноправових спорів.

За результатом розгляду в міжнародному комерційному арбітражу постановлюється арбітражне рішення яке, незалежно від того, в якій країні воно було винесено, визнається обов'язковим [1].

До того ж, Україна приєдналася до конвенції ООН «Про визнання і виконання іноземних арбітражних рішень» від 1958 року і взяла на себе зобов'язання визнавати та виконувати такі рішення.

Верховний Суд в ухвалі від 25 липня 2018 року у справі № 761/41709/17(справа «Moston Properties Limited» до ПАТ «Укргазвидобування») зазначив, що: «Порядок визнання та надання дозволу на виконання рішення міжнародного комерційного арбітражу регламентується міжнародними договорами, у даному випадку Нью-Йоркською Конвенцією про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень від 10 червня 1958 року, в якій Україна бере участь з 08 січня 1961 року, Законом України «Про міжнародний комерційний арбітраж» та Главою 3 Розділу IX ЦПК України. Основоположним принципом Нью-Йоркської Конвенції визначено, що держава, що її підписала, зобов'язана визнавати іноземні арбітражні рішення обов'язковими та виконувати їх. Нью-Йоркська Конвенція, презумуючи обов'язковість арбітражного рішення, передбачає вичерпний, що не підлягає розширеному тлумаченню, перелік підстав, за яких компетентний суд може відмовити у визнанні та виконанні арбітражного рішення» [2].

Відповідно до статті 36 Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» підставами для відмови у визнанні або у виконанні арбітражного рішення є: одна із сторін в арбітражній угоді, була якоюсь мірою визнана недієздатною; або ця угода є недійсною за законом, якому сторони цю угоду підпорядкували, а в разі відсутності такої вказівки, за законом держави, де рішення було винесено; або сторону, проти якої винесено рішення, не було належним чином сповіщено про призначення арбітра чи про арбітражний розгляд або з інших поважних причин вона не могла подати свої пояснення; або рішення винесено щодо спору, не передбаченого арбітражною угодою, або такого, що не підпадає під її умови, або містить постанови з питань, що виходять за межі арбітражної угоди; проте, якщо постанови з питань, охоплених арбітражною угодою, можуть бути відокремлені від тих, які не охоплюються такою угодою, то та частина арбітражного рішення, яка містить постанови з питань, що охоплені арбітражною угодою, може бути визнана і виконана; або склад третейського суду або арбітражна процедура не відповідали угоді між сторонами або, за відсутності такої, не відповідали закону тієї держави, де мав місце арбітраж; або рішення ще не стало обов'язковим для сторін, або було скасовано, або його виконання зупинено судом держави, в якій або згідно із законом якої воно було прийнято; або якщо суд визнає, що: об'єкт спору не може бути предметом арбітражного розгляду за законодавством України; або визнання та виконання цього арбітражного рішення суперечить публічному порядку України [1].

Проте на арбітражні рішення у процесі їх визнання та виконання дуже часто впливає санкційне законодавство.

Якщо проаналізувати Закон України «Про санкції», де вказується, що санкціями є спеціальні обмежувальні заходи і наводиться їх вичерпний перелік, то можемо зробити висновок, що серед видів санкцій, законодавчо закріплених

в Україні, немає як такої заборони звертатися до арбітражу, визнавати й виконувати арбітражне рішення підсанкційної сторони.

До повномасштабного вторгнення РФ на територію України суб'єкти господарювання, які мали комерційні відносини з російськими компаніями і визнавалися боржниками під час такої діяльності, дуже часто ініціювали питання про те, що такі визнання й виконання суперечитимуть публічному порядку України.

Однак щодо цього питання висновки судів були досить однозначні. Проаналізувавши судову практику, ми можемо сказати, що судді в своїх рішеннях оперували тим, що боржник не довів, що визнання й виконання арбітражного рішення вплине на суспільні, економічні й соціальні засади діяльності держави Україна або що внаслідок його виконання буде вчинено дії, прямо заборонені законодавством України, або такі, що завдадуть шкоди суверенітету чи безпеці держави Україна; а також тим, що події, що відбулися в Україні з лютого – березня 2014 року, і визнання російської федерації країною-агресором щодо України не вплинули на приватноправові відносини, які склалися між сторонами, та на їхні зобов'язання, що виникли з договору; арбітражне рішення не суперечить публічному порядку України, її незалежності, цілісності, самостійності й недоторканності, конституційним правам, свободам, гарантіям, оскільки це рішення ухвалено лише щодо російської компанії як окремої юридичної особи й самостійного учасника господарського обороту [4].

Ми можемо погодитися з думкою Коч О. що порядок визнання й виконання іноземних арбітражних рішень в Україні в разі впливу санкційних заходів потребує узгодження таких питань: чи є саме собою застосування санкцій до стягувача підставою для відмови у визнанні й виконанні арбітражного рішення; чи є санкції щодо стягувача підставою для зупинення перебігу термінів позовної давності та/або підставою для їх відновлення після припинення дії санкцій; чи можна вважати застосування санкцій обставиною форс-мажору; чи впливає момент виникнення договірних відносин або момент виникнення спору залежно від моменту внесення стягувача до санкційного списку на можливість визнання та виконання арбітражного рішення після скасування санкцій [5].

І незважаючи на те, що санкційне законодавство тільки розвивається в Україні, ми вважаємо, що законодавцю все ж таки потрібно доповнити нормативно-правові акти, що містять перелік підстав для відмови у визнанні або у наданні дозволу на виконання рішення міжнародного комерційного арбітражу заборonoю звертатися до арбітражу, визнавати й виконувати арбітражне рішення підсанкційної сторони.

Список використаних джерел:

1. Про міжнародний комерційний арбітраж: Закон України від 24.02.1994 № 4002-XII URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4002-12> (дата звернення: 08.11.2022)

2. Міжнародний комерційний арбітраж: новели законодавства, практика та особливості арбітражного розгляду : практикум МКАС від 11 грудня 2018. URL:<https://rd.ua/storage/lessons/73/814%D0%9F%D1%80%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F%20%D0%9C%D0%9A%D0%90%D0%A1%20%D0%97%D0%B0%D1%85%D0%B0%D1%80%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE%20%D0%A2.%D0%93.pdf> (дата звернення: 08.11.2022)

3. Про санкції: Закон України від 14.08.2014 № 1644-VII URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-18> (дата звернення: 08.11.2022)

4. Постанова Верховного Верховного Суду від 05.09.2018 року у справі 761/46285/16-ц. URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/94803432> (дата звернення: 08.11.2022)

5. Коч О. Визнати не можна виконати: статус "під санкціями" і міжнародний комерційний арбітраж. Інформаційно-аналітичний центр «Ліга». URL: <https://ips.ligazakon.net/document/DG220016?an=77> (дата звернення: 08.11.2022)

Хома А.І.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУ «ОМА»
Науковий керівник: Палько В.І., к.ю.н., доцент
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУ «ОМА»*

ПУБЛІЧНА СЛУЖБА: ОБМЕЖЕННЯ ЩОДО СУМІСНИЦТВА ТА СУМІЩЕННЯ З ІНШИМИ ВИДАМИ ДІЯЛЬНОСТІ

Європейський вибір нашої країни – це рух до справжньої демократії, інформаційного громадянського суспільства, заснованого на принципах верховенства права, забезпечення прав і свобод людини і громадянина. Втілення вищезазначеного вибору вимагає глибокого внутрішнього трансформаційного процесу на користь європейських цінностей, реформування інституційної системи нашої держави за європейським зразком, встановлення європейських стандартів соціально-економічного та політичного розвитку, відповідного рівня та якості життя населення. Реалізація такої трансформації потребує спільних зусиль українських політиків, лідерів держави та самого суспільства, що передусім передбачає побудову систем державного управління та європейських стандартів державного управління для задоволення суспільних потреб суспільства в межах публічних зобов'язань.

Сьогодні рівень організуючого впливу органів публічної служби на процеси в Україні не задовольняє потреби динамічного розвитку суспільства, енергійного формування цивілізованого соціально-економічного укладу та демократичної, соціальної правової держави. На жаль, Україні за останні роки не вдалося досягти такого рівня організації публічної служби, який властивий функціонально-ефективній і структурно узгодженій системі [5].

Для нормального розвитку країни перш за все необхідна продуктивна праця працівників державних установ, тобто їхня повна віддача функціональним обов'язкам, яка можлива лише за умови належної винагороди. Сьогодні все інакше. Державним службовцям доводиться суміщати виконання певних функціональних обов'язків не лише тому, що їм цікаво виконувати іншу роботу, крім основної, а й за додаткову заробітну плату. До цього їх змушує сучасна економічна криза, тому на публічній службі поширені такі поняття, як «сумісництво» і «суміщення».

У ст. 25 Закону України «Про запобігання корупції» [1] визначено обмеження щодо сумісництва та суміщення з іншими видами діяльності, що стосуються більшості осіб, які виконують функції держави та місцевого самоврядування, яким забороняється, зокрема, займатися іншою оплачуваною діяльністю (крім викладацької, наукової і творчої діяльності, медичної практики, інструкторської та суддівської практики зі спорту), якщо інше не передбачено Конституцією або законами України.

Цим особам заборонено займатися іншою оплачуваною (крім викладацької, наукової та творчої діяльності, медичної практики, інструкторської та суддівської практики зі спорту) або підприємницькою діяльністю, якщо інше не передбачено Конституцією або законами України [1].

Обмеження щодо сумісництва та суміщення з іншими видами діяльності не поширюються на: 1) депутатів Верховної Ради Автономної Республіки Крим; 2) депутатів місцевих рад (крім тих, які здійснюють свої повноваження у відповідній раді на постійній основі); 3) присяжних; 4) помічників-консультантів народних депутатів України; 5) працівників секретаріатів Голови Верховної Ради України, Першого заступника Голови Верховної Ради України та заступника Голови Верховної Ради України; 6) працівників секретаріатів депутатських фракцій (депутатських груп) у Верховній Раді України; 7) працівників патронатних служб у державних органах.

Іншою оплачуваною діяльністю є будь-яка діяльність, що не містить ознак підприємницької та полягає у виконанні робіт та/або наданні послуг, які оплачуються або можуть бути оплачені у майбутньому. Визначене п. 1 ч. 1 ст. 25 Закону України «Про запобігання корупції» [1] обмеження сфокусовано не на винагороді за результатами здійснення нею іншої, ніж виконання функцій держави або місцевого самоврядування, діяльності, а саме на зайнятті такою діяльністю, яка оплачується чи може бути оплачена. Отже, власне факт зайняття особою іншою оплачуваною діяльністю (умови щодо здійснення певної діяльності на платній чи безоплатній основі можуть визначатися, у тому числі, законодавством, трудовим чи іншим договором, статутом та іншими документами юридичної особи), незалежно від фінансових результатів такої діяльності, свідчитиме про порушення зазначених вимог Закону.

Наукова та викладацька діяльність є видами дозволеної оплачуваної діяльності. Згідно із Законом України «Про освіту», викладацькою визнається лише та діяльність, яка спрямована на формування знань, інших компетенцій, світогляду, розвиток інтелектуальних і творчих здібностей, емоційно-вольових

та/або фізичних якостей здобувачів освіти (лекція, семінар, тренінг, курси, майстер-клас, вебінар тощо), та яка провадиться педагогічним (науково-педагогічним) працівником, самозайнятою особою (крім осіб, яким така форма викладацької діяльності заборонена законом) або іншою фізичною особою на основі відповідного трудового або цивільно-правового договору [2].

Відповідно до п. 3 Рішення Конституційного Суду України від 06.10.2010 № 21-рп/2010 [4] наукова і викладацька діяльність є видами інтелектуальної і творчої діяльності, що спрямована на одержання, поширення, використання нових знань, фахових навичок, їх практичне застосування. До викладацької діяльності належить діяльність із такими ознаками: 1) спрямована на формування знань, інших компетентностей, світогляду, розвиток інтелектуальних і творчих здібностей, емоційно-вольових та/або фізичних якостей здобувачів освіти; 2) суб'єктом здійснення відповідної діяльності є педагогічний (науковопедагогічний) працівник, самозайнята особа (крім осіб, яким така форма викладацької діяльності заборонена законом) або інша фізична особа на основі відповідного трудового або цивільно-правового договору; 3) правовою підставою здійснення такої діяльності є трудовий або цивільно-правовий договір; 4) суб'єкт, на якого спрямована відповідна діяльність, є здобувачем освіти в розумінні закону. Ураховуючи зміст наведеного визначення, а також закріплені у законодавстві різні види освіти (ст. 8 Закону України «Про освіту» [2]) та форми її здобуття (ст. 9 Закону України «Про освіту» [2]), викладацьку діяльність можуть здійснювати не тільки заклади освіти (юридичні особи приватного чи публічного права та фізичні особи – підприємці) та їх педагогічні чи науково-педагогічні працівники, а й будь-яка фізична особа. При цьому така діяльність може здійснюватися, у тому числі, як репетиторство, читання лекцій, проведення тренінгів, семінарів тощо.

Наукова діяльність – інтелектуальна творча діяльність, спрямована на одержання нових знань і (або) пошук шляхів їх застосування. Основними її видами є фундаментальні та прикладні наукові дослідження. Фундаментальними науковими дослідженнями вважаються теоретичні й експериментальні наукові дослідження, спрямовані на одержання нових знань про закономірності організації та розвитку природи, суспільства, людини, їх взаємозв'язків.

Їхнім результатом стають гіпотези, теорії, нові методи пізнання, відкриття законів природи, невідомих раніше явищ і властивостей матерії, виявлення закономірностей розвитку суспільства тощо, які не орієнтовані на безпосереднє практичне використання у сфері економіки (п. 33 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про наукову і науково-технічну діяльність» [3]).

Перспективою подальших досліджень є вдосконалення позиції законодавця, а також Національного агентства з питань запобігання корупції щодо реалізації ним повноважень, а саме щодо надання роз'яснювальної, методичної та консультативної допомоги, яка стосується застосування законодавчих актів щодо запобігання корупції.

Список використаних джерел:

1. Про запобігання корупції: Закон України від 14 жовтня 2014 р. № 1700–VII. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 49. Ст. 2056.
2. Про освіту: Закону України від 5 вересня 2017 р. № 2145–VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2017. № № 38–39. Ст. 380.
3. Про наукову і науково-технічну діяльність: Закон України від 26 листопада 2015 р. № 848–VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2016. № 3. Ст. 25.
4. Щодо відповідності Конституції України (конституційності) положень законів України "Про засади запобігання та протидії корупції", "Про відповідальність юридичних осіб за вчинення корупційних правопорушень", "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності за корупційні правопорушення" (справа про корупційні правопорушення та введення в дію антикорупційних законів): Рішення Конституційного Суду України від 06 жовтня 2010 р. *Вісник Конституційного Суду України*. 2010. № 6. С. 7.
5. Богатирець В. Парадигми підготовки державно-управлінських кадрів у зарубіжних країнах, як приклад для запозичення України. *Український науковий журнал «Освітарегіону»*. 2011. Вип. 3. С. 27.

Хутак Аміна Шир Ага

здобувач вищої освіти 4 року навчання

Навчально-наукового морського гуманітарного інституту

Одеського Національного Морського Університету

Науковий керівник: Пузанова Г.Й., к.ю.н., доцент,

доцент кафедри цивільного та трудового права

Навчально-наукового морського гуманітарного інституту

Одеського національного морського університету

**ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ЗДІЙСНЕННЯ КОМЕРЦІЙНОГО
ПРАВОСУДДЯ У ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ**

Особи, які приймають рішення в бізнесі, розглядаючи можливість міжнародної комерційної діяльності, бажають знати, як будуть вирішуватися потенційні спори.

Ці керівники можуть також прагнути до більшої визначеності, включивши до контракту застереження про вибір права, що передбачає вирішення спорів за законодавством певної юрисдикції, відомої своєю розвиненою правовою системою. Наприклад, англійське право часто обирається для регулювання міжнародних договорів страхування та морських перевезень.

Останні шістнадцять років стали свідками поширення міжнародних комерційних судів по всьому світу. Зокрема Німеччина, Франція та Нідерланди, приєдналися до цього процесу і почали створювати нові судові органи для розгляду міжнародних комерційних справ. Ці органи намагаються

запропонувати міжнародному бізнесу кращий механізм врегулювання спорів [2, с. 250].

У Німеччині група науковців, суддів і розробили «Франкфуртську ініціативу правосуддя», яка прослідувала після Брекзитського референдуму, та висунули пропозицію про створення спеціальної палати з міжнародних комерційних справ в Окружному суді Франкфурта-на-Майні. Нова палата офіційно відкрилася в січні 2018 року і розглядає міжнародні комерційні справи англійською мовою [3]. Крім того, новостворена палата обіцяє використовувати свободу дій надані німецьким цивільно-процесуальним законодавством, щоб зробити судовий розгляд більш ефективним. Але, інерційні сили національних традицій та опір зсередини національних судових систем видаються надто сильними. Крім того, неефективним видається також інвестування в численні національні проекти, які, зрештою, лише безглуздо конкуруватимуть між собою.

Організація комерційного правосуддя В'єтнаму, дуже схожа на українську. Законодавство В'єтнаму наголошує на необхідності для сторін намагатися врегулювати свої спори шляхом посередництва та примирення. На практиці, як іноземні, так і місцеві сторони заохочуються до звернення за допомогою до третьої сторони (посередника або примирителя) з метою пошуку мирного вирішення будь-якого конфлікту. Якщо будь-які спроби посередництва та примирення не є ефективними, сторони за різних обставин звертаються до різних арбітражних органів, як у В'єтнамі, так і за його межами, в т.ч. до третейських судів:

- Комерційна погоджувальна комісія: В'єтнамські спеціальні примирителі та примирні інституції, що знаходяться на території В'єтнаму;
- Комерційний арбітраж: В'єтнамський арбітраж або іноземний арбітраж, з місцем розташування у В'єтнамі або за його межами;
- Господарський суд: Господарський суд безпосередньо діє при Народному суді провінції з місцезнаходженням на території В'єтнаму [4].

Відповідно до чинного законодавства, якщо рішення господарського суду не виконується добровільно, існують різні процедури, які можуть бути використані для його примусового виконання, такі як накладення арешту на майно [4]. Однак, на практиці ці процедури не працюють належним чином через відсутність конкретних нормативних актів. Фактично, деякі положення про виконання цивільних рішень були запозичені для використання.

Що стосується рішень місцевих арбітражів, то, на відміну від минулого, порядок виконання арбітражних рішень тепер чітко визначений у законодавстві. Якщо арбітражне рішення не виконується добровільно стороною, що програла, після закінчення 30 днів з дати винесення арбітражного рішення, сторона, що перемогла, може звернутися до виконавчої служби з проханням про примусове виконання рішення [5].

Англійська система, що є передовою у вирішенні комерційних спорів має складнішу процедуру. Вищою судовою інстанцією в Англії та Уельсі є Верховний суд Сполученого Королівства, який має юрисдикцію як у цивільних,

так і кримінальними справами. Судовий розгляд цивільних справ спочатку розглядаються в суді королеви: Відділенні королівської лави Високого суду або в судах графств, залежно від важливості справи та розміру справи в грошовому вираженні.

Існують також альтернативні суди, де може бути розпочато провадження у справах, що розглядаються спеціалістами питань, наприклад, Комерційний суд, Торговий суд, Суд з питань технологій та будівництва, а також Канцелярський відділ. Більшість комерційних позовів розпочинається або у відповідному суді графства, або у Відділенні королівської лави Високого суду [6].

Право на апеляцію в Англії та Уельсі не є автоматичним, і будь-яка апеляція повинна спочатку має бути визначена суддею як така, що ґрунтується на прийнятних підстави суддею. Якщо заява про апеляцію все ж таки буде прийнято, справа в кінцевому підсумку може бути розглянута найвищою судовою інстанцією - Верховним судом, після того, як воно буде оскаржене через будь-які необхідні суди нижчих інстанцій. У виняткових обставинах, рішення Вищого суду може бути оскаржене безпосередньо до Верховного Суду, а за певних обставин апеляції може бути оскаржене до Європейського суду [7].

Арбітраж є визначальною формою вирішення спорів, тобто сторони пов'язані рішенням арбітра (арбітрів), і це рішення може бути виконане без відкриття судового провадження [7]. Це спосіб вирішення спорів, який може бути використаний і використовується у багатьох галузях права різних країн.

У комерційних контрактах багато сторін вирішують включити арбітражне застереження в господарський договір для того, щоб дати можливість сторонам вирішувати питання в арбітражі, а не в судовому порядку [2].

Однак, застосування арбітражу можлива навіть у тому випадку, якщо договір спочатку не містив вимоги про арбітраж. Сторони мають право передати справу до арбітражу в будь-який момент, навіть після того, як після того, як розпочався судовий розгляд [2].

Для багатьох арбітраж є вигідним, оскільки він дає сторонам контроль над процесом вирішення спору. Арбітраж може проводитися в закритому режимі, і сторони можуть вільно обирати арбітра, який спеціалізується на предметі арбітражу.

Отож, арбітраж є одним із способів врегулювання спорів, безсумнівно найпопулярнішим у всьому світі. У загальних рисах його можна визначити як спосіб вирішення спорів, за допомогою якого сторони вирішують спори, що виникли між ними, на розсуд однієї або декількох неупереджених осіб, призначених за взаємною згодою, шляхом відступу від звичайної державної юрисдикції. Незважаючи на свої безперечні переваги, арбітраж має ряд загальних обмежень, які є наслідком його власної природи.

Крім деяких специфічних процесуальних проблем, таких як відсутність примусових повноважень у арбітрів, хоча не в усіх державах таке прослідковується, які можуть бути не в змозі вирішувати процесуальні питання без втручання суду (наприклад, вжиття заходів забезпечення позову,

виробування доказів, дослідження доказів), а також труднощі при розгляді справ за участю кількох сторін або втручанні третіх осіб. Узагальнюючи зарубіжну практику ведення арбітражу, можливим рішенням цих проблем могло б стати створення українського приватного арбітражного центру європейського зразку під управлінням існуючих регіональних арбітражних організацій, де така інституція може бути оснащена власним арбітражним регламентом і складом арбітрів, для затвердження механізму захисту законних прав та інтересів суб'єктів господарських відносин.

Список використаних джерел:

1. Stephan Vogenauer, Regulatory Competition Through Choice of Contract Law and Choice of Forum in Europe: Theory and Evidence, 21 EUR. REV. PRIV. L. 13, 31 (2013). [Електронний ресурс]; Режим доступу: www.lawmadeingermany.de
2. Jeroen A. van der Weide, The Netherlands Commercial Court (NCC): Its Challenges and Perspectives, in COMMERCIAL DISPUTE RESOLUTION, IN EUROPE, CHINA AND WORLD (Lei Chen & André Janssen eds., 2020) p 250-340.
3. Burkhard Hess & Timon Boerner, Chambers for International Commercial Disputes in Germany: The State of Affairs, 12 ERASMUS L. REV. 33 (2019).
4. Resolution of Commercial Disputes [Електронний ресурс]; Режим доступу: <http://vision-associates.com/resolution-of-commercialdisputes/?print=print>
5. S. GOLDBERG, E. GREEN & F. SANDER, supra note 50, at 91-147, 189-225; L. KANOWITZ, supra note 50, at 39-111; S. LEESON & B. JOHNSTON, supra note 50, at 133- 62. 193. Sir Michael Kerr, Arbitration and the Courts: The UNCITRAL Model Law, 34 INT'L & COMP. L.Q. 1, 15 (1985)
6. Steel RP, & Ovalle, N.K. (1984). A review and meta-analysis of research on the relationship between behavioural intentions and employee turnover. J. Appl. Psychol., 69(4), 673-686.
7. Dusterhoff, C., Cunningham, B.J., & MacGregor, N.J. (2014). The Effects of Performance Rating, Leader–Member Exchange, Perceived Utility, and Organizational Justice on Performance Appraisal Satisfaction: Applying a Moral Judgment Perspective. Journal of Business Ethics, 119 (2), 265-273.].

Наукове видання

«Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики»

Матеріали VIII Всеукраїнської науково-практичної онлайн конференції молодих
науковців та здобувачів вищої освіти

Редагування Савінова Н.А., Степанов С.В.
Верстка Степанов С.В.

Підписано до друку 25.12.2022
Формат 60×84/16. Папір офсетний. Ум. друк. арк. 13,71.
Тираж 300 екз. Зам. №И16-08-30

Одеська національна морська академія
Свідоцтво ДК №1292 від 20.03.2003
65029, м.Одеса, вул. Дідріхсона 8, корп. 7
Тел/факс (0480) 341412