

**Морське право та  
менеджмент:  
еволюція та сучасні  
ВИКЛИКИ**

**Матеріали  
ІХ Всеукраїнської науково-практичної онлайн  
конференції  
молодих науковців та здобувачів вищої освіти  
23 – 24 листопада 2023 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  
ІХ Всеукраїнської науково-практичної онлайн  
конференції  
молодих науковців та здобувачів вищої освіти

23 - 24 листопада 2023 року

Одеса – 2023

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 28 листопада 2023 р. (протокол № 4)

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

**Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали ІХ Всеукраїнської науково-практичної онлайн конференції молодих науковців та здобувачів вищої освіти НУОМА.** – Одеса: НУОМА, 2023 – 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 23 – 24 листопада 2023 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, 2023

## ЗМІСТ

### Розділ I. МОРСЬКЕ ПРАВО

<b>Абрамченко Є.А.</b> Пошук та рятування на морі в умовах воєнного стану .....	7
<b>Абу Аль-Нуджум Аль-Махамід А.Ф.</b> Перспектива розвитку ІНКОТЕРМС у сучасному перевезенні вантажів ...	10
<b>Допіра А.В.</b> Міжнародне правове регулювання мультимодальних перевезень.....	13
<b>Кічук О.В.</b> Реалізація та виконання зернової угоди як уникнення продовольчої кризи в світі.....	17
<b>Кошева Є.О.</b> Розвиток морської торгівлі між Україною та Румунією в сучасних умовах.....	19
<b>Міклухо О.В.</b> Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів в контексті Російсько-Української війни .....	21
<b>Мінаєва М.О.</b> Шипменеджмент: поняття та його роль у забезпеченні безпеки людського життя на морі та перевезення вантажу.....	24
<b>Некрасов Д.С.</b> Правове регулювання діяльності морської охорони державної прикордонної служби України в умовах довготривалої збройної агресії.....	29
<b>Пазинюк М.В.</b> Загрози для підводної культурної спадщини у період збройних конфліктів.....	34
<b>Сідошенко А.П.</b> Правовий статус затонулих морських військових суден.....	37
<b>Тарантаєва О.О.</b> Правова регламентація процедури надання послуг агентування морських суден на території портів України.. ..	41
<b>Ткаченко М.А.</b> Порівняльно-правовий аналіз страхових та не страхових форм соціального захисту.. ..	44
<b>Хінієва Г.І.</b> Проблематика боротьби з морським піратством у міжнародно-правовому аспекті.....	47
<b>Ширяєва А.Д.</b> Концесія морських портів України як інструмент їх відновлення у післявоєнний період.....	50

## Розділ II. МОРСЬКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ

<b>Богач В.О.</b> Теоретичні основи кадрового менеджменту підприємств морського транспорту.....	53
<b>Волковніков С.В.</b> Особливості та перспективи розвитку перевезень СПГ морським транспортом.....	56
<b>Добровольський М.В.</b> Організація процесу логістичного управління розвитком інфраструктури морського порту.....	58
<b>Єгорова В.В.</b> Аналіз сучасних стратегій управління судноплавними компаніями на ринку морських контейнерних перевезень.....	61
<b>Жук О.О.</b> Складнощі при оцінці та діагностиці економічної стійкості морських портів.....	63
<b>Каранфілова Ю.Д.</b> Дослідження підходів до оцінки конкурентоспроможності транспортного продукту.....	66
<b>Ковальова Є.Д.</b> Підвищення якості транспортних послуг як важлива складова розвитку галузі морського транспорту.....	68
<b>Колесник Д.С.</b> Ключові проблеми та напрямки розвитку транспортно-експедиторської компанії.....	70
<b>Колісніченко Д.О.</b> Економічні та соціальні переваги роботи морського транспорту від використання інновацій для захисту навколишнього середовища.....	72
<b>Колосовська М.О.</b> Стан та перспективи розвитку рекламного ринку України.....	76
<b>Колотовічев І.В.</b> Теоретичні основи управління якістю портового сервісу в галузі морського транспорту.....	79
<b>Коновалова К.С.</b> Перспективи та ризики впровадження автономного судноплавства.....	81
<b>Марченко Д.Д.</b> Особливості управління людськими ресурсами в судноплавних компаніях.....	83
<b>Оберто Сантана Т.Е.</b> Тенденції розвитку морегосподарського комплексу.....	86

<b>Оліниченко М.М.</b> Функції портів при організації транспортно-логістичного руху вантажопотоків.....	89
<b>Пишна Ю.Є.</b> Оподаткування як інструменту фінансового менеджменту.....	92
<b>Рожа С.О.</b> Світові тренди та інновації у морській індустрії.....	94
<b>Скиба Я.Р.</b> Сучасний стан та перспективи розвитку річкового судноплавства в Україні.....	98
<b>Стоянова К.С.</b> Маркетингова стратегія як інструмент розвитку судноплавної компанії.....	101
<b>Терзі Т.В.</b> Показники ефективності, як інструмент оцінки транспортування вантажів.....	104
<b>Цупаленко А.О.</b> Вплив штучного інтелекту на підвищення ефективності судноплавних компаній.....	106
<b>Ярмак А.О.</b> Сутність та особливості вимог щодо якості крьюінгових послуг.....	109

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

<b>Багнюк І.В.</b> Щодо питання добровільного обмеження державного суверенітету.....	113
<b>Балашова Д.О.</b> Контроль громадянського суспільства щодо місцевих бюджетів.....	116
<b>Бердега А.В.</b> Класифікація ризиків в галузі мультимодальних транспортних технологій.....	118
<b>Бодян Д.В.</b> Особливості здійснення публічного адміністрування в умовах цифровізації.....	120
<b>Гرابко С.В.</b> Правовий аналіз окремих положень регулювання трудових відносин під час воєнного стану.....	124
<b>Дерюга С.В.</b> Щодо правової практики країн ЄС застосування евтаназії.....	127
<b>Журавель А.С.</b> Впровадження електронних виборів в Україні на шляху наближення до європейських стандартів.....	129

<b>Звягінцева Ю.О.</b>	
Підстави правомірності дерогації в умовах воєнного стану в Україні .....	132
<b>Гордатій А.Е.</b>	
Відповідальність публічних службовців за порушення принципу рівності у сфері публічного управління .....	135
<b>Катькова А.Р.</b>	
Спадкування під час воєнного стану .....	138
<b>Конон Я.В.</b>	
Інститут сім'ї та шлюбу в римському приватному праві та його вплив на сучасні сімейні відносини .....	141
<b>Коротий С.О.</b>	
Таргетинг в митній справі .....	144
<b>Кравченко В.В.</b>	
Щодо гострої необхідності введення в програми ВИШів викладання дисципліни ОСІНТ .....	146
<b>Меркулова Л.К.</b>	
Право людини на життя як природне право .....	149
<b>Постна Є.С.</b>	
Мотиваційні аспекти діяльності публічних службовців під час воєнного стану .....	153
<b>Романова О.О.</b>	
Міжнародні санкції: окремі аспекти проблеми .....	155
<b>Слюсаренко О.Є.</b>	
Рівень престижу сучасних професій та перспективи його змін .....	158
<b>Федак І.І.</b>	
Проблема емансипації в Україні .....	161

## **РОЗДІЛ І. МОРСЬКЕ ПРАВО**

*Абрамченко Є.А.*

*здобувач вищої освіти I року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Краснікова О.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

### **ПОШУК ТА РЯТУВАННЯ НА МОРІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Інститут рятування на морі існує протягом багатьох століть. Важливість і необхідність даного інституту зумовлена цінністю майна та суден, а також безцінністю людського життя. Забезпечення безпеки мореплавства є найважливішою на морському транспорті, оскільки від її успішного вирішення залежить охорона життя і здоров'я членів екіпажів суден і пасажирів, збереження суден і вантажів, стан навколишнього природного середовища.

Умови воєнного стану в Україні у значному ступеню впливають на усі правовідносини та інституції країни. Не є виключенням і питання міжнародного зобов'язання України з морського пошуку та рятування на морі, що регламентовано: Конвенцією з морського права 1982 р., яка включає положення зобов'язань держави прапора та прибережної держави – надання допомоги під час лиха на морі (стаття 98); Міжнародною конвенцією з охорони людського життя на морі 1974 р. (Конвенція SOLAS 74/88), Міжнародною конвенцією про пошук і рятування на морі 1979 року, які визначають конкретизацію зобов'язання та забезпечення прийняття усіх необхідних заходів з організації зв'язку під час лиха та координації у своєму районі відповідальності і рятування людей, які терплять лихо на морі поблизу його берегів (Правило 7 Глави V Конвенція SOLAS 74/88).

У зв'язку з активною збройною агресією росії на території України Указом Президента України від 24 лютого 2022 року було введено воєнний стан на території України.

Відповідно до Конституції України в умовах воєнного або надзвичайного стану можуть встановлюватися окремі обмеження прав і свобод із зазначенням строку дії цих обмежень, але не можуть бути обмеженими права і свободи, у тому числі і право на життя [1]. За відсутності обмеження конституційного права на життя, необхідно встановити особливості, що виникли після початку оголошення воєнного стану та які необхідно врахувати Україні під час реалізації міжнародного зобов'язання з пошуку та рятування на морі. Міжнародне зобов'язання з пошуку та рятування на морі має на меті захист прибережною державою та забезпечення права людини на життя під час лиха на морі, що забезпечується Конституцією України.

Також в Конституції України зазначено, що чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України. В той же час наявність збройного



конфлікту не припиняє і не призупиняє дію багатосторонніх договорів України. Так, Міністерство інфраструктури України, як відповідальний орган центральної виконавчої влади у сфері виконання міжнародних зобов'язань з пошуку та рятування на морі, оповістило Міжнародну морську організацію про застереження, які пов'язані із закриттям портів, дією гуманітарних коридорів, наявністю форс-мажорних обставин, порядком повернення моряків України тощо, але не зазначало про припинення виконання міжнародних зобов'язань з пошуку та рятування на морі [5].

Міністерство закордонних справ України повідомило депозитаріїв конвенцій Ради Європи, Гаазької конференції з міжнародного приватного права та ООН, а також сторони двосторонніх міжнародних договорів України про повномасштабну триваючу збройну агресію росії проти України та неможливість у зв'язку з цим гарантувати у повному обсязі виконання Українською стороною зобов'язань за відповідними міжнародними договорами та конвенціями на весь період воєнного стану [4].

Закон України «Про правовий режим воєнного стану» в статті 9 зазначає, що в умовах воєнного стану особа, уповноважена на виконання функцій держави, не несе відповідальність, у тому числі кримінальну, за рішення, дії чи бездіяльність, негативні наслідки яких неможливо було передбачити або які охоплюються виправданим ризиком, за умови, що такі дії (бездіяльність) були необхідні для відсічі збройної агресії проти України або ліквідації (нейтралізації) збройного конфлікту [2].

Також слід вказати, що резолюцією Комітету з безпеки на морі №519 (106) від 11 листопада 2022 року щодо зобов'язання держав-членів, пов'язаних з роботою пошуково-рятувальних служб відповідно до Конвенції SOLAS та Конвенції SAR у контексті збройних конфліктів було рішуче засуджено порушення російською федерацією територіальної цілісності та суверенітету держави-учасниці Організації Об'єднаних Націй, включаючи її територіальні води, що суперечить принципам Статуту ООН та цілям Організації, викладеним у Статті 1 Конвенції про міжнародну морську організацію, а також являє собою суттєву небезпеку для життя та значний ризик для безпеки судноплавства та морського середовища.

Тому, посиляючись на те, що резолюція MSC.495(105) про *Заходи щодо сприяння терміновій евакуації моряків із зони бойових дій у Чорному та Азовському морях і навколо них внаслідок агресії російської федерації проти України* висловила занепокоєння повідомленнями про незаконне захоплення та затримання пошуково-рятувальних суден та їх екіпажів та визнали, що держави зобов'язані сприяти функціонуванню та підтримці ефективного пошуку та рятування, а також забезпечувати виконання необхідних заходів для зв'язку у разі лиха, включаючи створення відповідної берегової інфраструктури та оперативної координації у своєму районі відповідальності для того, щоб ефективно підтримувати пошуково-рятувальні служби [3].

В період повномасштабного вторгнення росії на територію України було заміновано економічну зону та територіальне море України. Протягом 2023

року було виявлено 30 мін, що негативно впливають на судноплавство та міжнародну торгівлю в цілому. І як, це очікувалося, відбулися інциденти підриву суден на морських мінах, як-от: 15 жовтня біля берегів Румунії нафтовий танкер Ali Najafov під прапором Ліберії, проходивши поблизу Сулінського каналу, було пошкоджено внаслідок вибуху плаваючої міни у Чорному морі. Екіпаж судна внаслідок вибуху не постраждав, проте танкер дістав незначні пошкодження. Інший випадок відбувся раніше, 20 вересня неподалік порту Суліна в Румунії на торговельному судні Seama, яке ходить під прапором Того, стався вибух. За однією з версій, його могла спричинити міна.

У зв'язку з вищесказаним, Туреччина, Румунія та Болгарія, які є членами НАТО, планують створити підрозділ для розмінування Чорного моря в листопаді 2023 року. Хоча об'єднані сили з розмінування морських мін не є операцією НАТО, це об'єднання стане першим спільним зусиллям союзників на Чорному морі з початку вторгнення росії в Україну.

Оскільки напади росії на Україну стають дедалі ближчими до кордонів НАТО, Альянс намагається збалансувати свою реакцію на інциденти, щоб уникнути подальшої ескалації. Війна загрожує вторгнутися на територію єдиних трьох країн НАТО, які мають прямий вихід до Чорного моря, головного торгового маршруту, змушуючи їх активізувати оборонні заходи.

Отже, у період збройного конфлікту міжнародне зобов'язання України з пошуку та рятування на морі залишається чинним і його виконання під час оголошення воєнного стану підпорядковується нормам у першу чергу міжнародного гуманітарного права та особливостям національного законодавства України.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Конституція України: Закон України від 28 червня 1996 року №254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр> (дата звернення:28.10.2023);

2. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12 травня 2015 року №389-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (дата звернення:01.10.2023);

3. Resolution MSC.519(106) Member states' obligations in connection with search and rescue services under the SOLAS and SAR Conventions in the context of armed conflicts adopted on 11 November 2022. URL:[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MSC.519\(106\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MSC.519(106).pdf);

4. Circular Letter IMO №4518 adopted 24 February 2022. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Black%20Sea%20and%20Sea%20of%20Azov%20%20Member%20States%20and%20Associate%20Members%20Communications/Circular%20Letter%20No.4518%20%20Communication%20From%20The%20Government%20Of%20Ukraine%20\(Secretariat\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Black%20Sea%20and%20Sea%20of%20Azov%20%20Member%20States%20and%20Associate%20Members%20Communications/Circular%20Letter%20No.4518%20%20Communication%20From%20The%20Government%20Of%20Ukraine%20(Secretariat).pdf) ;

5. Circular Letter IMO №4519 adopted 1 March 2022. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Black%20Sea%20and%20Sea%20of%20Azov%20%20Member%20States%20and%20Associate%20Members%20Communications/Circular%20Letter%20No.4519%20%20Communication%20From%20The%20Government%20Of%20Ukraine%20\(Secretariat\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Black%20Sea%20and%20Sea%20of%20Azov%20%20Member%20States%20and%20Associate%20Members%20Communications/Circular%20Letter%20No.4519%20%20Communication%20From%20The%20Government%20Of%20Ukraine%20(Secretariat).pdf)

*Абу Аль-Нуджум Аль-Махамід А. Ф.  
здобувач вищої освіти 1 року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Краснікова О.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

## **ПЕРСПЕКТИВА РОЗВИТКУ ІНКОТЕРМС У СУЧАСНОМУ ПЕРЕВЕЗЕННІ ВАНТАЖІВ**

Міжнародна торгівля надзвичайно зросла через прискорення процесів глобалізації. Ще на початку 2010-х років вона становила майже 60% світової економіки. Беручи до уваги, зокрема, інтернаціоналізацію торгівлі, нездатність державних механізмів своєчасно реагувати на потреби ринку, неоднозначність положень уніфікованих конвенцій та складнощі у їхній ратифікації, – існує проблема в ефективності уніфікації права міжнародної торгівлі, яка і зумовлює потребу у винаходженні альтернативних (неправових) способів нормативного регулювання відносин.

Саме задля регулювання міжнародних торгових відносин застосовуються комерційні звичаї. В Україні звичай використовується переважно в галузях приватного права, а чинне законодавство містить чимало посилань на звичай ділового обороту, зокрема у сфері торговельного мореплавства. Вищим господарським судом України визначено, що звичаєм ділового обороту є правило поведінки, яке не встановлене актами цивільного законодавства, але є усталеним у сфері ділового обороту. Документами, які застосовуються в Україні, де зафіксовані звичаї ділового обороту, є «Уніфіковані правила та звичаї для документарних акредитивів» у редакції 1993 р., Принципи міжнародних комерційних договорів (Принципи УНІДРУА) у редакції 1994, «Інкотермс» Офіційні правила тлумачення торговельних термінів «Міжнародної торгової палати» у редакції 2000 року [1].

У свою чергу, Інкотермс являють собою розроблені Міжнародною торговою палатою (МТП), скорочені за першими трьома літерами торговельні терміни, які відображають підприємницьку практику в договорах міжнародної купівлі-продажу товарів. Вони визначають, перш за все, обов'язки, вартість і ризики, що виникають при доставці товару від продавців до покупців, обов'язки сторін з постачання і прийняття товару [2, с. 210]. Однак, Інкотермс не стосуються питань передачі права власності на товар; звільнення від

зобов'язань та звільнення від відповідальності у разі несподіваних чи непередбачуваних подій; наслідків різних порушень договору.

Основною метою розробки та затвердження єдиної редакції стандартних торгових термінів є саме уникнення розбіжностей у їхньому використанні задля запобігання конфліктним ситуаціям, а також зведення до мінімуму можливості виникнення спірних питань, які сторони не можуть вирішити самостійно.

Щоб досягнути цієї мети, оновлені правила редакції 2020 року очищені від надмірного використання юридичних термінів, розділи посібника поділені на підрозділи, додано більше ілюстрацій, виокремлено розділ щодо витрат. МТП вирішила замінити термін DAT (Delivered At Terminal, Доставка до Терміналу) на DPU (Delivered at Place Unloaded, Доставка в місці з розвантаженням), оскільки його використання на практиці часто викликало плутанину [3]. Також вдосконалено положення термінів, які стосуються обов'язкового страхування вантажу (CIF – Cost, Insurance and Freight; CIP – Carriage and Insurance Paid to), змінено термін FCA (Free Carrier, Франко-перевізник) у частині розпорядчих документів, вдосконалено вимоги щодо безпеки вантажів, запроваджено можливість використання сторонами власних транспортних засобів [4]. Тобто, сам факт прийняття оновленої редакції правил відображає динамічний характер розвитку світової торгівлі та наявності попиту на актуалізацію положень, що її регулюють.

Таким чином, за своєю суттю Інкотермс виконують функцію стандартизації та спрощення договірних відносин між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності з різних країн світу, які мають різні ділові звичаї, систему права та законодавче регулювання. Ефективність цих правил на сьогодні є беззаперечною, оскільки позбавляє комерсантів від необхідності кожного разу розробляти нові формули поставки, переходу ризиків та понесених витрат щодо кожного окремого договору і мати справу із юридичними нюансами торгових операцій.

Дуже цікавими сьогодні є дискусії, які поступово починають наростати, стосовно майбутнього суспільства та Інкотермс. Це стосується, зокрема, космічного простору. Даніела Марія Рохас Гарсія, експерт з космічного та повітряного права, у своєму інтерв'ю МТП наголосила, що позаземна діяльність зараз контролюється державами, в подальшому це можуть робити і приватні організації [5]. Правила Інкотермс можуть роз'яснити витрати, ризики та відповідальність трейдерів, які працюють у космосі. Дійсно, дуже корисно, щоб усі сторони, які беруть участь у міжнародній торгівлі, розмовляли однією мовою, навіть якщо вона не є повністю уніфікованою чи обов'язковою для застосування до конкретних умов.

За словами пані Гарсія, правила повинні не тільки враховувати нову сферу торгівлі, але й мати можливість адаптуватися до швидкості космічної торгівлі, адже вона відбуватиметься набагато швидше, ніж йти прямо поверхнею Землі – транспортування стане миттєвим і потрібно буде реагувати так само швидко [5].

Цікавим є і те, як Міжнародна торгова палата популяризує правила. Видання 2020 року доступне на багатьох мовах світу, в тому числі і українською. У свою чергу, національними комітетами по всьому світу організовуються навчальні семінари для роз'яснення та популяризації використання правил Інкотермс. В МТП є навіть відповідний онлайн-курс та програма сертифікатів. Також, цією організацією у 2021 році було офіційно впроваджено мобільний додаток Інкотермс, який позиціонується як зручне, швидкодоступне джерело з доступом до термінів останньої редакції та систематичними оновленнями інформації, новин і тенденцій від МТП [6]. Ми вважаємо такий крок дійсно прогресивним з точки зору цифровізації усіх сфер життя людства.

Варто наголосити, що в Україні бізнес радше використовує «старі» редакції Інкотермс, замість оновленої. Це можна пояснити, перш за все, сучасними реаліями життя, адже спочатку пандемія COVID-19 значно ускладнила та уповільнила ринкові процеси, а згодом і повномасштабне вторгнення російських терористів з поступовим винищенням української інфраструктури, зокрема морських портів, має на меті взагалі обрізати всі шляхи нашої держави до світової торгівлі, зробивши вітчизняний бізнес потенційно ненадійним. По-друге, на нашу думку, було б доречним проведення навчально-просвітницької діяльності представниками Міжнародної торгової палати в кооперації з українськими: онлайн-тренінгів, семінарів, лекцій щодо ознайомлення комерсантів базисам Інкотермс-2020, оскільки наявна проблема і в неповній обізнаності щодо усіх аспектів договірних відносин, які регулюються з використанням термінів Інкотермс.

Аналіз міжнародної торгової практики вказує на те, що дійсно на даний час майже жоден контракт не обходиться без посилання на Інкотермс. Зміни оновленої редакції здаються багатообіцяючими і, щонайменше, вони повинні спростити взаємодію між користувачами правил. Наразі очікуються технологічні поправки, що відображають події, пов'язані з цифровою торгівлею, і більш широке використання контрактів, які стосуються інтелектуальної власності, зокрема, та електронних документів.

Проте, хотілося б зазначити, що досі існують певні проблеми у практиці застосування термінів. І здебільшого, це пов'язано з тим, що комерційна практика в різних державах відрізняється, що призводить до відмінного розуміння щодо застосування правил. Тому, перед Міжнародною торговою палатою та світовим співтовариством стоїть чимало завдань, адже слід конкретизувати низку положень Інкотермс, усунути умови, що суперечать певним нормативним актам, приділити ще більше уваги таким нюансам, як страхування товару та його охорона під час транспортування.

### ***Список використаних джерел:***

1. Про деякі питання практики застосування норм Цивільного та Господарського кодексів України: Інформаційний лист Вищого господарського суду України від 07.04.2008 № 01-8/211. URL:

[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v\\_211600-08/conv#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v_211600-08/conv#Text) (дата звернення: 12.11.2023).

2. Аляб'єва Н.В. Використання правил Інкотермс при укладенні договору поставки. *Економіка будівництва і міського господарства*. 2011. Т. 7. № 4. С. 209 –215.

3. Бабан Т.О. Правила Інкотермс 2020: зміни у зовнішньоекономічних контрактах. URL:[https://repo.btu.kharkov.ua/bitstream/123456789/23615/1/Upravlinnia%20rozvytkom%20sotsialno-ekonomichnykh%20system\\_8.10.2020-17.pdf](https://repo.btu.kharkov.ua/bitstream/123456789/23615/1/Upravlinnia%20rozvytkom%20sotsialno-ekonomichnykh%20system_8.10.2020-17.pdf) (дата звернення: 12.11.2023).

4. Llamazares O. Incoterms 2020: Main Changes. Global Negotiator Blog. URL: [http://www.globalnegotiator.com/blog\\_en/incoterms-2020-main-changes/](http://www.globalnegotiator.com/blog_en/incoterms-2020-main-changes/) (дата звернення: 12.11.2023)

5. The future of the Incoterms rules in space. URL: <https://iccwbo.org/news-publications/news/incoterms-in-space-dap-fob-fca-exw-cfr-cpt/> (дата звернення: 12.11.2023).

6. Терміни Інкотермс 2020. Асоціація експортерів і імпортерів «ЗЕД». URL: <https://www.incoterms.zed.ua/incoterms-2020/terminy-inkoterms-2020> (дата звернення: 11.11.2023).

**Допіра А.В.**

*здобувач вищої освіти 1 року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Півторак Г.Ф., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

## **МІЖНАРОДНЕ ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Сьогодні, в умовах глобалізації, перевізники шукають найбільш ефективні способи транспортування вантажів. Одним з них є мультимодальні перевезення, тобто перевезення вантажів двома або більше видами транспорту за єдиним транспортним документом.

Світовий досвід показує, що при правильному та ефективному управлінні мультимодальні перевезення сприяють значному соціально-економічному розвитку на національному та регіональному рівнях. Тому використання мультимодальних (комбінованих) перевезень є перспективним напрямком розвитку транспортної системи держави.

Міжнародно-правова база щодо мультимодальних перевезень у глобальному просторі залишається складною і досить фрагментарною. Наразі не існує єдиного кодифікованого міжнародного документа, який би повністю регулював усі організаційні питання, що виникають при здійсненні мультимодальних перевезень.

Чинні міжнародні угоди регулюють перевезення лише одним видом транспорту. Перша спроба врегулювати ці правовідносини була зроблена

Міжнародним інститутом уніфікації приватного права (УНІДРУА). В результаті в 1963 році був прийнятий Проект конвенції про міжнародні комбіновані перевезення вантажів.

Концепція мультимодальних перевезень відображена також у таких документах, як коносамент ФІАТА для комбінованих перевезень, Combidos і Combibill. Ці документи засновані на проекті Міжнародної конвенції про змішані перевезення (Токійські правила) 1969 року, розробленому на Токійській конференції Міжнародного морського комітету 1969 року. У цих правилах уперше було офіційно визнано поняття оператора мультимодального перевезення як юридичної особи, яка укладає договір мультимодального перевезення з вантажовідправником і несе перед ним відповідальність за втрату або пошкодження вантажу. Зі свого боку, оператор укладає договори з фактичними перевізниками, які несуть перед ним пряму відповідальність [4].

Наступним кроком стала розробка Міжнародною торговою палатою в 1973 році міжнародних правил, що регулюють документальне оформлення змішаних перевезень, які багато у чому базуються на Токійських правилах.

Однак, вважаючи цю ситуацію незадовільною, Конференція Організації Об'єднаних Націй з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) вирішила розробити новий документ для регулювання мультимодальних перевезень - Конвенцію Організації Об'єднаних Націй про міжнародне змішане перевезення вантажів 1980 року (Конвенція 1980 року). Її правила є обов'язковими і повинні застосовуватися до всіх контрактів на мультимодальні перевезення, коли пункт відправлення і пункт призначення знаходяться в різних країнах.

На жаль, Конвенція 1980 року не набрала достатньої кількості ратифікаційних грамот для набуття чинності, але її положення суттєво вплинули на прийняту нормативну базу в низці країн. Новелою Конвенції 1980 року є створення нової уніфікованої системи відповідальності оператора змішаного перевезення, яка виникає з моменту прийняття ним вантажу до моменту передачі вантажу вантажоодержувачу.

Конвенція також передбачає мережеву систему відповідальності, яка виникає у випадках, коли втрата або пошкодження вантажу сталася на певному етапі мультимодального перевезення, щодо якого певною міжнародною конвенцією або обов'язковою нормою національного законодавства передбачено вищу межу відповідальності порівняно з Конвенцією 1980 року.

Строк позовної давності, передбачений Конвенцією, становить 2 роки. Водночас оператор мультимодального перевезення має право подати позов про відшкодування збитків до субпідрядників (фактичних перевізників) навіть після закінчення строку позовної давності, за умови, що позов подано в межах строку, встановленого законодавством держави, в якій порушується справа. Конвенція навіть передбачає арбітражний розгляд як альтернативу судовому розгляду [2].

У зв'язку з тим, що Конвенція 1980 року не набула чинності, Конференція Організації Об'єднаних Націй з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) у співпраці з

Міжнародною торговою палатою у 1991 році доопрацювала Правила ЮНКТАД/МТП для мультимодальних транспортних документів [4].

Ці правила застосовуються, якщо вони включені в договір перевезення шляхом письмового, усного або в іншій формі посилення на них. Посилаючись на ці правила, сторони погоджуються, що вони мають переважну силу над будь-якими суперечливими положеннями договору мультимодального перевезення, за винятком тих положень, які збільшують відповідальність оператора мультимодального перевезення.

Слід зазначити, що морські перевізники особливо потребують стабільного правового режиму мультимодальних перевезень, оскільки вони значно залежать від інших видів транспорту. На практиці часто застосовуються норми Конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 року та Протоколів до неї 1968 і 1979 років (Гаазько-Вісбійські правила), Конвенції ООН про міжнародне морське перевезення вантажів (Гамбурзькі правила), хоча вони не містять норм, які б повною мірою регулювали мультимодальні перевезення [1].

Проблемним аспектом є той факт, що дія Гаазько-Вісбійських та Гамбурзьких правил не охоплює частину змішаних перевезень, що виконується морським транспортом.

У 1996 році ЮНСІТРАЛ запропонувала переглянути існуючу практику міжнародних морських перевезень і сформулювати нові уніфіковані правила з метою досягнення більшої різноманітності, ніж раніше. Нова Конвенція ООН 2008 року про договори на перевезення вантажів повністю або частково морським транспортом (Роттердамські правила) була проголошена як документ, який заповнить прогалини, що залишилися від старих правових режимів, зокрема регулювання мультимодальних перевезень, що включають морський компонент [3].

Сфера застосування Роттердамських правил є найбільш обширною, оскільки охоплює відносини, пов'язані з міжнародними мультимодальними перевезеннями. Згідно з Роттердамськими правилами, період відповідальності перевізника починається з моменту прийняття вантажу і триває до моменту отримання вантажу одержувачем, включаючи відповідальність за втрату, пошкодження і затримку під час сухопутного перевезення, яке передуює морському перевезенню.

Слід зазначити, що застосування Роттердамських правил має низку особливостей. Зокрема, за цими правилами перевізник несе відповідальність за втрату, пошкодження та затримку вантажу лише під час морського перевезення. Згідно зі статтею 26 Конвенції, положення цих правил не мають переваги над положеннями будь-якого іншого міжнародного документа, якщо вантаж був пошкоджений в період відповідальності оператора, але до його навантаження на судно або тільки після того, як він був вивантажений з судна [3].

Хоча Роттердамські правила стосуються питань регулювання мультимодальних перевезень, вони не вирішують головної проблеми -



визначення відповідальності оператора на всьому маршруті мультимодального перевезення.

Таким чином, сьогодні єдиним прийнятим міжнародними інституціями документом, що визначає обмеження відповідальності оператора змішаного перевезення при міжнародних змішаних перевезеннях, є Правила ЮНКТАД/МТП щодо документів змішаних перевезень. Конвенція про змішані перевезення вантажів 1980 р. досі не набула чинності та, зважаючи на низьку активність держав щодо її підтримки, найближчим часом її не набуде.

При цьому, необхідно відзначити, що сучасні Правила ЮНКТАД/МТП увібрали у себе принципи, закріплені і Токійськими правилами, і Конвенцією 1980 р. та ґрунтуються на їх нормах. Проте, зважаючи на необов'язковість цих Правил, а також на те, що вони не охоплюють ту частину змішаних перевезень, що виконується морським транспортом та не набуття чинності Роттердамськими правилами, нагальність вироблення єдиного міжнародно погодженого та підтриманого державами документа щодо змішаних перевезень досі стоїть на порядку денному та потребує вирішення.

#### **Список використаних джерел:**

1. The 1924 Bills of Lading Convention and its 1968 and 1979 Protocols (Hague Visby Rules). URL: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/The-1924-BOL-and-1968-and-1979-Protocols.pdf> (дата звернення: 25.10.2023).

2. Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів, Женева, 24 травня 1980 року. URL: [https://treaties.un.org/doc/Treaties/1980/05/19800524%2006-13%20PM/Ch\\_XI\\_E\\_1.pdf](https://treaties.un.org/doc/Treaties/1980/05/19800524%2006-13%20PM/Ch_XI_E_1.pdf) (дата звернення: 25.10.2023).

3. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the Rotterdam Rules), New York, 2008. URL: [https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam\\_rules](https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules) (дата звернення: 25.10.2023).

UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, Geneva, 1992. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117\\_corr.1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf) (дата звернення: 25.10.2023).

**Кічук О.В.**

*здобувач вищої освіти I року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Іванова А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

## **РЕАЛІЗАЦІЯ ТА ВИКОНАННЯ ЗЕРНОВОЇ УГОДИ ЯК УНИКНЕННЯ ПРОДОВОЛЬЧОЇ КРИЗИ В СВІТІ**

З початку російського вторгнення в Україну в лютому 2022 року український експорт зерна був серйозно порушений. Понад чотири місяці російські військові кораблі блокували українські порти в Чорному морі. Згідно з Римською декларацією 1996 року, всі країни зобов'язані гарантувати право людини на належне та повноцінне харчування. Це передбачає забезпечення доступу до необхідної кількості їжі з врахуванням її поживної цінності, безпечності та якості. Тому забезпечення міжнародного співтовариства задля забезпеченні продовольчої безпеки під час світової гуманітарної кризи є вкрай важливим завданням.

Щотижневі виходи суден із портів України одразу скоротилися зі 160 тис.т до приблизно 10. До квітня 2022 року вони незначно відновилися приблизно до 30, а після підписання Чорноморської зернової ініціативи (BSGI) у липні збільшилися приблизно до 100 тис.тон, але все ще були приблизно на 35 відсотків нижчими за довоєнний період у вересні.

Деякі вантажі перевозяться з України до Румунії автомобільним, залізничним чи баржовим транспортом, а потім вирушають із румунських портів, зокрема з Констанци. В результаті кількість заходів у румунський порт збільшилася з приблизно 100 до 120-140. Враховуючи затори, що виникли в Констанці, порти в Болгарії також стали прийнятним варіантом для українських експортерів та імпортерів.[1, с.135]

Інші перевізники з України звернулися до безпечніших торговельних маршрутів уздовж річки Дунай, вирушаючи з річкових портів, таких як Рені та Ізмаїл, але оскільки вони не можуть приймати великі балкерні судна, як правило, перевізники використовують невеликі генеральні вантажі та багатоцільові судна. У період з липня 2022 року по липень 2023 року існувала угода між ООН, Туреччиною та Росією щодо дозволу експорту через безпечний морський гуманітарний коридор у Чорному морі, а саме Ініціатива щодо безпечного транспортування зерна та продовольства з українських портів (далі – Зернова угода). За час реалізації Зернової угоди з трьох українських портів (Чорноморськ, Одеса та Південний) з України вийшло понад 1000 суден із зерном та іншими продовольством.

У сфері міжнародних морських перевезень ключову роль відіграють різні морські організації, такі як Міжнародна морська організація, Міжнародна організація праці, Міжнародна організація морського супутникового зв'язку, Конференція ООН з торгівлі і розвитку та інші. У сфері зернових перевезень

важливе значення має зернова угода, яка базується на угодах, встановлених Міжнародною конвенцією з охорони людського життя на морі 1974 року з поправками, Правил XI-2/11 та Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів, частина Б, пункт 4.26. Згідно з зерновою угодою, всі сторони повинні гарантувати максимальну безпеку та надійність для всіх суден, які беруть участь у цій угоді. Проте 17 липня 2023 року Росія оголосила про своє рішення припинити Чорноморську зернову ініціативу.

Що було експортовано через зернову угоду?

Станом на липень 2023 року в рамках Чорноморської зернової ініціативи було експортовано майже 33 мільйони тонн зерна та інших продуктів харчування.

Понад 50% вантажу становила кукурудза, зерно, яке найбільше постраждало від завалів українських зерносховищ на початку війни. Його потрібно було швидко перенести, щоб звільнити місце для пшениці з літнього врожаю.

Загалом експортовано через зернову угоду: кукурудза 51%, пшениця 27%, соняшникова продукція 11% та інші 10%.

Куди везли українське зерно?

65% пшениці, експортованої в рамках Чорноморської зернової ініціативи, потрапило до країн, що розвиваються. Кукурудза майже порівну експортувалася в розвинені країни та країни, що розвиваються. Для кукурудзи частка була майже рівною: 51% було експортовано до країн, що розвиваються, і 49% до фрозвинених країн.

Всесвітня продовольча програма ООН (ВПП – найбільша гуманітарна організація у світі) також відвантажувала пшеницю з чорноморських портів. Станом на липень 2023 року програма закупила в Україні 80% запасів зерна проти 50% до війни. За час реалізації ініціативи з українських портів до Ефіопії, Ємену, Афганістану, Судану, Сомалі, Кенії та Джибуті відправлено понад 725 тис. тонн пшениці. Пшениця, експортована до країн, що розвиваються, становила 17,6% від загального експорту зерна, тоді як пшениця, відправлена до розвинених країн, становила 9,5%. Кукурудза, експортована до країн, що розвиваються, становила 26,4% від загального експорту зерна, тоді як кукурудза, відправлена до розвинених країн, становила 24,5%. Продукція соняшнику, експортована до країн, що розвиваються, становила 9,2% від загального експорту зерна, а експортована до розвинених країн – 2,2%.

Як змінилися ціни на зерно та пшеницю між січнем 2021 року та серпнем 2023 року на основі індексів Міжнародної ради по зерну?

Вторгнення Росії в Україну спричинило значне зростання цін на продукти харчування на світових ринках. Особливо різко зросли ціни на зерно. Обидва шляхи солідарності (маршрути, створені ЄС, щоб допомогти Україні експортувати її сільськогосподарську продукцію, серед інших продуктів) і Чорноморська зернова ініціатива помітно сприяли зниженню цін. Ціни значно зросли приблизно в день вторгнення Росії в Україну і залишалися високими до травня 2022 року. Наприкінці травня були встановлені смуги солідарності, і з

цього моменту ціни почали падати. Чорноморська зернова ініціатива була запущена в липні 2022 року. Ціни почали незначно зростати у вересні та жовтні 2022 року, але знову впали в листопаді та грудні 2022 року. Відтоді ціни продовжували поступово знижуватися з деякими коливаннями. Але коли в липні 2023 року Росія оголосила про вихід з ініціативи, ціни знову зросли. Цінова невизначеність залишається.[2, с.215]

Саме тому забезпечення надходження українського зерна залишається вкрай важливим для глобальної продовольчої безпеки країн світу і підтримання Зернової угоди є оптимальним рішенням в даних умовах.

**Список використаних джерел:**

1. EMSA: Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2022  
URL:[https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2022/11/UNCTAD-Review-of-maritime-transport-2022-2022\\_11.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2022/11/UNCTAD-Review-of-maritime-transport-2022-2022_11.pdf)
2. “Статистичний щорічник України” ДЕРЖАВНА СЛУЖБА СТАТИСТИКИ УКРАЇНИ За редакцією І. Є. Вернера

**Кошева Є.О.**

*здобувач вищої освіти 1 року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Іванова А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

**РОЗВИТОК МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА  
РУМУНІЄЮ В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

Ізмаїльський морський торговельний порт – один із найбільш сучасних та високо механізованих портів на Дунаї. Карантинний Ізмаїльський порт був заснован 26 липня 1813 (за старим стилем) і призначався для вивантаження пасажирів і товарів (пшениці, риби, вовни, меду та інших товарів Бессарабії) [3].

Акваторія порту включає акваторію Кілійського гирла річки Дунай від 81 до 97 кілометрів, починаючи від лівого берега до лінії державного кордону, що проходить посередині головного судноплавного фарватеру річки Дунай. , за винятком ділянок від 86,122 до 86,263 кілометра та від 88,5 до 89,2 кілометра довжиною 700 м і шириною 40 м. Фарватер визначається шириною між ізобатами з глибиною 3 метри і більше [1].

Органом управління нині є Ізмаїльська Філія Державного Підприємства Дирекція Морського Порту України (Дирекція Ізмаїльського Морського Порту).

Ізмаїльський морський торговельний порт є учасником морського Дунайського кластеру і з початку повномасштабного вторгнення РФ в Україну об'єм оброблених вантажів зріс на 24% за період січень-лютий 2023 року. Загалом у порівнянні 2022 рік з 2021 роком порт збільшив перевалку вантажів у

2 рази, тобто до 8,89 млн тон. Відповідно до даних Держстату, ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» отримало 1,45 млрд виторгу та 450 млн чистого прибутку [2].

Таким чином, у 2023 році Україна підійшла до морської блокади з кращими вихідними даними, ніж у 2022 році. Опитані ЕП експерти сходяться на тому, що катастрофи після припинення дії Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна і продовольства з українських портів (Зернова угода) не станеться. Проте море залишається критично важливим для роботи вітчизняного ринку з двох причин.

По-перше, ні залізниця, ні Дунай не можуть рівнятися з морем за обсягами перевезень. Наприклад, з порту Чорноморськ вийшло судно KYDONIA під грецьким прапором, яке доправить до Китаю майже 76 тис тонн кукурудзи. Тимчасом з порту Рені вийшло судно Blue Gate, яке завантажили на рекордні для порту 15 тис тонн. Тобто одне судно що здійснює міжнародні перевезення морем дорівнює п'ятьом річковим суднам.

По-друге, море – найдешевший транспортний шлях. Великі обсяги експорту дозволяють зменшити вартість логістики. Навіть з простоями в чергах у Босфорі море значно дешевше за Дунайські порти, а тим паче – за автотранспорт чи залізницю. Чим дорожча логістика, тим менше коштів отримують аграрії.

Зусилля щодо збільшення експортних потужностей України через Дунай робляться паралельно із спробами Туреччини та ООН повернути РФ до Зернової угоди. За словами дипломатів, на президента Туреччини Реджепа Тайїпа Ердогана тиснуть щодо відновлення Зернової угоди до того, як наприкінці осені почне накопичуватися зібране українське зерно. Росія вийшла з Зернової угоди у липні, зупинивши український експорт із трьох портів. В останні тижні російські війська завдали серії ракетних і безпілотних ударів по українських портах.

Тому, важливим кроком є експорт зерна через Дунайські порти (наприклад МТП «Ізмаїл») в кооперації з Румунією, бо відповідно до статті 17 розділу 3 Конвенції ООН по морському праву 1982 р., то «за умови дотримання цієї Конвенції судна всіх держав, як прибережних, так і тих, що не мають виходу до моря, мають право мирного проходу через територіальне море.» [4].

Румунія, як прибережна держава, має право приймати відповідно до Конвенції ООН по морському праву 1982 р. закони та правила, що стосуються питання безпеки судноплавства та регулювання руху суден, тобто відповідно Румунія може визначити для нашої країни певні умови стосовно торгівлі зерном через морські шляхи, одна вона також має право при випадку появи воєнного корабля з боку РФ зазначити певні заходи.

Згідно зі статтею 30 розділу 3 Конвенції ООН по морському праву 1982 р. «...якщо будь-який військовий корабель не дотримується законів і правил прибережної держави щодо проходу через територіальне море, і ігнорує будь-яку звернену до нього вимогу про їх дотримання, прибережна держава може вимагати від неї негайно покинути територіальне море.» [4].

Не дивлячись на встановлення «зернового коридору» на Чорному морі, розблокування морських портів «Одеса», «Чорноморськ», «Південний» у 2022 році для експорту зерна відповідно до Зернової угоди, що була укладена між міністром інфраструктури України Олександром Кубраковом, Генеральним секретарем ООН Антоніу Гутерреш та міністром національної оборони Туреччини Хулусі Акар та яка гарантувала безпечне судноплавання в територіальному морі України, то нині судна натрапляють на величезний ризик, бо Зернова угода була припинена 17 липня 2023 року.

Отже, найбільш безпечним варіантом міжнародної торгівлі для України залишається розвиток портів Дунайського кластеру, а саме МТП «Ізмаїл», бо саме він має вихід до Румунії і з інших боків територіально не впливають ніякі загрози для морського судноплавства.

Роблячи висновок з наведених вище даних, перевезення морським шляхом через морський торговельний порт Ізмаїл є одним з найкращих варіантів розвитку України на період російсько-української війни, оскільки порт розташований через річку від Румунії (члена НАТО), є основним альтернативним маршрутом експорту зерна з України.

#### *Список використаних джерел:*

1. Factsheet Port of Izmil, Danube Comission. URL: [https://www.danubecommission.org/uploads/doc/Solidarity\\_UA\\_EU/Factsheets/Port\\_factsheet\\_Izmil\\_07.07.2022.pdf](https://www.danubecommission.org/uploads/doc/Solidarity_UA_EU/Factsheets/Port_factsheet_Izmil_07.07.2022.pdf)
2. Перевалка в порту Ізмаїл за 2022 рік: вебсайт. URL: <https://gmk.center/news/izmailskij-port-v-yanvare-2023-goda-perevalil-okolo-38-tys-t-chuguna/>
3. Морський порт Ізмаїл: вебсайт. URL: <https://morhoz.od.gov.ua/moregospodarskyj-kompleks/morskyj-port-izmayil/>
4. Конвенція ООН по морському праву 1982 р.: вебсайт. URL: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf)

**Міклухо О.В.**

*здобувач вищої освіти I року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Іванова А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

## **МІЖНАРОДНИЙ КОДЕКС З ОХОРОНИ СУДЕН І ПОРТОВИХ ЗАСОБІВ В КОНТЕКСТІ РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙНИ**

В сучасних умовах, під час російсько-української війни, в Україні створюються серйозні виклики для безпеки суден та портових засобів. Забезпечення їхньої безпеки в умовах конфлікту стає нагальним завданням сьогодення, оскільки ці об'єкти є необхідними для надання гуманітарної

допомоги Україні з боку багатьох держав світу які засуджують агресію росії проти України, а також торгівлі та економічного розвитку в регіоні.

Доповідь присвячена аналізу актуальності Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (далі – Кодекс ОСПЗ) в контексті нинішньої війни в Україні. Доповідь розглядає ефективність заходів з охорони, системи попередження та реагування на загрози, а також роль міжнародного співробітництва та міжнародних стандартів безпеки торговельних суден у морських портах.

Кодекс ОСПЗ було прийнято 12 грудня 2002 року, як реакцію на трагічні події 11 вересня 2001. Однією з найголовніших цілей кодексу є міжнародна співпраця: «1.2 Цілі Цілями цього Кодексу є: 1.2.1 створення міжнародної структури, яка використовує співпрацю між Договірними Урядами, урядовими установами, місцевими адміністраціями та представниками морського судноплавства та портів для виявлення загрози, що стосується охорони, та вжиття заходів, що запобігають запобіганню судам. портових засобів, що використовуються у міжнародних перевезеннях; 1.2.2 встановлення відповідних функцій та обов'язків Договірних урядів, урядових установ, місцевих адміністрацій, представників морського судноплавства та портів на національному та міжнародному рівні для забезпечення охорони на морі; 1.2.3 забезпечення завчасного та ефективного збору інформації, що стосується охорони, та обміну такою інформацією;» яка є ключем у забезпеченні безпеки, особливо під час війни

В Кодексі ОСПЗ немає прямої мови про військовий стан, війну але є 3 рівні охорони 3-й з яких найвищий, і на мою думку, 3-й рівень потребують редагування для дій в умовах війни, або додавання нового рівня оскільки рівні більш зосереджені на протидії тероризму та внутрішній безпеці.

Кодекс ОСПЗ визначає умови для третього рівня охорони, а саме: «... встановлення рівня охорони 3 є винятковим заходом, який застосовується лише тоді, коли є достовірна інформація про те, що подія, пов'язана з охороною, є ймовірною або неминучою. Рівень охорони 3 повинен встановлюватися лише на час виявленої загрози, що стосується охорони, або фактичної події, пов'язаної з охороною. Хоча рівні охорони можуть змінюватися послідовно (рівень 1, 2 і 3), можливо також змінювати рівні охорони безпосередньо з рівня 1 до рівня 3» [1].

Тобто 3-й найвищий рівень можливо встановити тільки тоді коли загроза неминуча, але в умовах війни загроза для суден та портових засобів постійна, наприклад коли виявлено загрозу ураження від застосування балістичного та ракетного озброєння рахунок йде на хвилини, а безцінний час на оголошення 3-го рівня небезпеки буде втрачено, тобто потрібно щоб рівень небезпеки було оголошено перманентно на час війни.

В іншому, інструкцій та положень Кодексу ОСПЗ, на мою думку достатньо оскільки Кодекс ОСПЗ надає повноваження уряду вживати вказаних заходів для забезпечення безпеки суден і портових засобів. Отже, «...при рівні охорони 3 судно повинне дотримуватися вказівок, що надійшли від тих, хто вживає

заходів у відповідь у разі події, пов'язаної з охороною, або його загрози. У плані охорони судна повинні бути докладно викладені заходи охорони, які можуть бути прийняті судном у тісній взаємодії з тими, хто вживає заходів у відповідь, і з портовим засобом» [1], «9.4.5 процедури реагування на будь-які вказівки щодо охорони, які можуть надати Договірні Уряди при рівні охорони 3» [1].

Тобто при будь якій загрозі судно повинно слідувати вказівкам уряду, як наприклад: «9.17.3 керівництво людьми на судні; 9.17.4 зупинення посадки або висадки; 9.17.5 призупинення вантажних операцій, доставок тощо; 9.17.6 евакуацію людей із судна» [1].

Але слід зауважити, що капітан судна несе відповідальність за прийняття остаточного рішення і це чітко зазначено у Кодексі, а саме: «Капітан судна завжди несе головну відповідальність за безпеку та охорону судна. Навіть при рівні охорони 3 капітан може звертатися за роз'ясненнями або просити про зміну вказівок тих, хто вживає заходів у відповідь у разі події, пов'язаної з охороною, або його загрози, якщо є підстави вважати, що виконання будь-якої вказівки може загрожувати безпеці судна» [1].

Також ситуація дзеркальна і для портових засобів, а саме: «При рівні охорони 3 портовий засіб повинен дотримуватися вказівок, що надійшли від тих, хто вживає заходів у відповідь у разі події, пов'язаної з охороною, або його загрози. У плані охорони портового засобу повинні бути докладно викладені заходи охорони, які можуть бути вжиті портовим засобом у тісній взаємодії з тими, хто вживає заходів у відповідь, і з судами в районі портового засобу; такі заходи можуть включати: 16.20.7 евакуацію з усієї території портового засобу або її частини...» [1].

Але не завжди можливо гарантувати безпеку з боку України для прикладу нещодавня атака країни-агресорки 8-го листопада по цивільному судну під прапором Ліберії коли було поранено трьох членів екіпажу громадян Філіппін та вбито українського лоцмана [2]. Удар ракетою відбувся після декількох хвилин оголошення повітряної тривоги, екіпаж не мав достатньо часу та можливості аби евакуюватися з судна. Саме таким випадкам має запобігати міжнародна спільнота, оскільки вони повинні реагувати на такі випадки та миттєво вживати заходи, посилювати санкції та використовувати інші важелі тиску аби змушувати росію припинити обстріли цивільного населення та інфраструктури, якщо залишати такі ситуації без належної реакції та не вживати превентивних заходів обстріли цивільних суден і портових засобів будуть продовжуватися. Росія цілеспрямовано нищить портову інфраструктуру України і в даній ситуації заходів Кодексу ОСПЗ – недостатньо, потрібна належна підтримка та реакція світової спільноти, прикладів атаки на цивільні портові засоби безліч [3].

Отже можна зробити висновки, що для повноцінного забезпечення безпеки заходів Кодексу ОСПЗ недостатньо, обов'язково потрібне залучення світової спільноти.

### *Список використаних джерел:*



1. Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів. URL: [https://www.zakon.cc/law/document/read/896\\_035](https://www.zakon.cc/law/document/read/896_035)

2. Росіяни поцілили в іноземне судно у порту Одещини, є жертви  
URL: <https://hromadske.radio/news/2023/11/08/rosiiany-potsilyly-v-inozemne-sudno-u-portu-odeshchyny-ie-zhertvy-foto>

3. Внаслідок атаки дронів на порт Ізмаїл знищено 13 тисяч тонн зерна  
URL: <https://hromadske.ua/ru/posts/v-rezultate-ataki-dronov-na-port-izmail-unichtozhen-13-tysyach-tonn-zerna-mininfrastruktury>

**Мінаєва М.О.**

*здобувач вищої освіти 1 року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Іванова А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

## **ШИПМЕНЕДЖМЕНТ: ПОНЯТТЯ ТА ЙОГО РОЛЬ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ ЛЮДСЬКОГО ЖИТТЯ НА МОРІ ТА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ**

Для підтримки та безпечної експлуатації світового флоту всі операції, пов'язані з судном, координуються службою шипменеджмента. Ця сфера морського сектору є складною та багатогранною, починаючи від комплектування екіпажів та обслуговування до технічного нагляду.

Морські судна схожі на великі заводи. Але крім того, що вони великі за розміром і потребують постійного технічного досвіду, вони регулярно подорожують на великі відстані. Це ще більше ускладнює справу. Власник судна повинен працювати над матеріально-технічним забезпеченням, щоб забезпечити необхідні ресурси на різних континентах, дотримуючись змінених місцевих правил.

Це може бути важко для власників суден, оскільки судно в більшості випадків є засобом досягнення мети. Основним бізнесом власника може бути видобуток корисних копалин, будівництво, видобуток нафти, сільське господарство тощо, і його потреба в кораблях обмежується отриманням ресурсів або розповсюдженням їх продукції. Вони не мають технічного досвіду керування судном. Тут на допомогу приходить шипменеджмент суден.

Шипменеджмент стосується процесів і завдань, необхідних для забезпечення безпечної експлуатації суден і підтримки їх у морехідному стані. Він охоплює широкий спектр видів діяльності, таких як екіпаж, технічне та комерційне управління. Оскільки для цього потрібні знання в низці різних галузей, судноплавні компанії можуть звернутися до третьої сторони, що спеціалізується на шипменеджменті[1, с. 56].

Вони надають персоналізовану підтримку та послуги відповідно до типів суден та їхніх конкретних потреб, а також допомагають своїм клієнтам

протистояти основним викликам судноплавної галузі. Власники можуть попросити їх керувати одним або декількома суднами

Послуги управління можна розділити на дві групи: операційні та комерційні. Перша група охоплює всі дії, необхідні для виконання ефективних повсякденних операцій. Це може бути замовлення запасних частин для ремонту техніки, набір моряків, а також відповідність новим нормам, наприклад впровадження плану управління енергоефективністю судна на борту.

Комерційна група пов'язана зі страхуванням, виплатою заробітної плати, переговорами щодо договорів фрахтування або обліком рейсів. Він відіграє вирішальну роль у забезпеченні фінансового процвітання судноплавної компанії. Судновласник може прийняти рішення передати третій особі лише частину управління або зробити все самостійно, створивши відповідні відділи в головному офісі. Останній випадок стосується в основному великих судноплавних підприємств.

Експлуатація та керування судном є відповідальністю шипменеджерів. Вони повинні підтримувати судна компанії на високих стандартах, одночасно оптимізуючи витрати[1, с. 71]. Люди, які обіймають ці посади, повинні володіти знаннями в різних галузях і виконувати багато завдань одночасно. Дійсно, вони повинні вміти керувати буксиром, офшорним судном, а також танкером.

*Завдання шипменеджерів* полягає у таких діях як, запланувати ремонт і перевірку в морі або в порту; організувати спілкування між власниками, фрахтувальниками та іншими зацікавленими сторонами; свідчити про належну підготовку моряків; гарантувати дотримання міжнародних норм; контролювати витрати; покращити продуктивність судна, наприклад споживання палива; організувати графіки рейсів.

Через кількість завдань, які необхідно виконати, на судно призначається кілька менеджерів. Кожен спеціалізується в певній галузі, наприклад, технічний менеджмент.

*В рамках нашого дослідження визначимо важливість шипменеджменту, а саме:*

- Для судноплавних компаній

Морський сектор відповідає за транспортування понад 90% світової торгівлі. Щоб виконати це завдання, на підприємствах має бути впроваджено структурований шипменеджмент, щоб покращити:

1. *Операційну ефективність*: діяльність, пов'язана з належною роботою суден, координується, а використання ресурсів оптимізується. Це має позитивний вплив на весь ланцюжок постачання завдяки скороченню часу транспортування товарів і, як наслідок, більшому задоволенню клієнтів[2, с. 113].

2. *Безпека*: належне управління забезпечує відповідність суден міжнародним стандартам і правилам. Проводяться всі необхідні перевірки, вчасно проводиться технічне обслуговування та ремонт, а екіпаж навчений

керувати судном. Таким чином знижуються ризики нещасних випадків на борту, у морі або під час вантажних операцій.

3. *Економія*: моніторинг витрат сприяє фінансовій стабільності судноплавних підприємств. Цього можна досягти шляхом регулярного нагляду, а також шляхом аналізу таких даних, як споживання палива. Потім заощаджені гроші можна буде повторно інвестувати у встановлення технологічних інновацій для відповідності новим нормам.

- Для екологічної стійкості

Управління суднами допомагає морському сектору досягти екологічної стійкості. Екологічні аудити проводяться для виявлення напрямків покращення та підтвердження відповідності MARPOL. Під час цих інспекцій переглядаються записи та документація, наприклад план управління ефективністю судна [3]. Він сприяє впровадженню передових практик щодо зменшення викидів, обробки водяного баласту та покращення управління відходами на борту.

Менеджери відповідають за встановлення цих протоколів і співпрацюють з іншими зацікавленими сторонами, такими як адміністрація порту, для зменшення впливу на навколишнє середовище. Наприклад, запровадження берегових з'єднань електроживлення, щоб запобігти запуску двигунів суден під час стоянки, є однією з таких стійких практик для зменшення шумового забруднення та викидів.

- Для добробуту екіпажу

Благополуччя людей, які живуть на борту, безпосередньо пов'язане з політикою управління, яку реалізує компанія. Судна, як відомо, є небезпечними місцями. Для того, щоб захистити моряків від нещасних випадків і травм, необхідно надавати та регулярно замінювати відповідні засоби індивідуального захисту (ЗІЗ). Хороший менеджмент впливає не лише на умови праці, а й на якість життя.

Дотримання режиму відпочинку та ротації моряків, доступ до медичних закладів або належне житло мають важливе значення для доброго психічного здоров'я екіпажу протягом тривалого періоду перебування в морі.

*Отже, можемо визначити нагальні проблеми з якими стикаються шипменеджери, а саме:*

- Відповідність нормативним вимогам

Судна повинні дотримуватися набору міжнародних, національних і місцевих правил, які постійно вдосконалюються. Вони охоплюють багато сфер морського світу: умови життя на борту, безпеку на морі або питання, пов'язані з екологічними проблемами.

Керівник не просто повинен розуміти їх, він також повинен переконатися, що весь парк, який знаходиться під його керівництвом, відповідає вимогам. Інакше судна можуть втратити сертифікати, обов'язкові для плавання, бути затриманими, а також їм можуть відмовити у доступі до певних портів. У таких ситуаціях судноплавні компанії можуть бути піддані штрафам, а їхня репутація може бути заплямована.

- Технологічна адаптація

З розвитком нових технологій і систем суперінтенданти відповідають за перехід від звичайних практик до автоматизованих процесів. Це передбачає організацію навчальних курсів для ознайомлення моряка з новим сучасним обладнанням і переконання, що він комфортно з ним працює. Крім того, у зв'язку з тим, що судна стають все більш пов'язаними, ризик кіберзагроз зріс.

Цей тип нападу на судно може поставити під загрозу екіпаж, комерційну діяльність і вплинути на системи керування судном. Повинні проводити регулярні оцінки та аудити, щоб гарантувати, що флот не вразливий для хакерів.

- Фінансова нестабільність

Фінансова стабільність сектору судноплавства залежить від кількох факторів, наприклад вартості палива, фрахтових ставок і курсу валют. Через геополітичну напруженість і постійну зміну економічного клімату ці фактори піддаються непередбачуваним коливанням.[4]

Шипменеджер повинен передбачати зміни ринкових умов і відповідним чином адаптувати свої рішення. Таким чином, економічне здоров'я компанії залежить від здатності її менеджера орієнтуватися в цій постійній невизначеності. Вони повинні впроваджувати надійні стратегії управління ризиками та застосовувати їх проактивно, щоб уникнути фінансових втрат і підвищити прибутковість морської торгівлі.

- Відсутність відкритого реєстру

У державному реєстрі України можуть реєструватися лише судна, що належать українським судновласникам. А якби зробили відкритий реєстр в Україні, то іноземні судновласники теж змогли б реєструвати судна і відповідно робота агенцій з шипменеджменту стала б більш затребуваною.

*Еволюція шипменеджменту*

- Виявлення нових ризиків

Зростаюча кількість нормативних актів змушує судноплавні компанії швидко адаптуватися та оновлювати свою практику управління. Для суперінтендантів завжди важко знайти спосіб привести свій автопарк у відповідність із цими стандартами.

Це передбачає знання про нові інновації та знання того, як адаптувати їх до суден, за які вони відповідають. Крім того, розробка сучасного обладнання супроводжується ризиками, яких раніше не існувало на борту. Шипменеджери повинні оцінити та пом'якшити їх, щоб надати вказівки екіпажу щодо того, як реагувати в разі інциденту.

- Цифровізація

Управління судном потребує певного рівня досвіду, і в майбутньому вимагатиме все більш глибоких знань.

Наприклад, з огляду на цілі, встановлені Міжнародною морською організацією (ІМО) щодо скорочення викидів вуглецю, необхідно буде зрозуміти, як використовувати цифрові технології для декарбонізації галузі судноплавства. Ця цифровізація безпосередньо пов'язана з революцією,

спричиненою впровадженням великих даних у секторі судноплавства. Збір і аналіз даних, наданих суднами, у режимі реального часу допомагає покращити процеси прийняття рішень. Впровадження цих технологій, відповідно, покращує загальну операційну ефективність і безпеку бізнесу.

•Віддалений моніторинг

Датчики, встановлені на борту судна, збирають дані та передають їх на берегові станції. Вони надають інформацію про різні аспекти роботи судна, такі як продуктивність двигуна, погода чи стан вантажу.

Суперінтенданти можуть дистанційно контролювати весь флот із землі, заощаджуючи час і гроші власника. Це також дозволяє організувати швидке втручання на борту в разі надзвичайної ситуації. Деякі інспекції також можуть проводитися дистанційно класифікаційними товариствами. Використовуючи методи дистанційного огляду (RIT), тепер можна проводити огляд судна, коли воно знаходиться в морі. На даний момент неможливо завершити всі перевірки цим методом, але процес стає все більш поширеним.

Отже, можемо дійти наступних висновків. Реалізація стратегії управління судном всередині компанії забезпечує успіх її діяльності. Судноплавні компанії та менеджери повинні адаптуватися до нових технологій, щоб підтримувати розвиток галузі. Якщо він постає з новими проблемами управління, він також формує майбутнє з більш ефективним і екологічно відповідальним морським світом.

***Список використаних джерел:***

1. Марков В. В. Судновий менеджмент: Учбово-методичний посібник. 2013. Одеса: КП ОМД. С. 56-72.
2. Шibaєв А . Г Підготовка та обґрунтування рішення по управлінню перевезеннями і роботою флоту морської судохідної компанії: Монографія: Одеса: ХОРС. 2018 С. 113-156.
3. Hobart Stephen Perry Ship Management and Operation / Hobart Stephen Perry. Simmons-Boardntan publishing Company, 2018. -310 p.
4. Spruyt J. Ship Management / John Sprayt. London Lloyd's of London Press. 2013. - 222 p.

*Некрасов Д.С.*

*Помічник начальника Регіонального управління  
Морської охорони Державної прикордонної  
служби України з правової роботи,  
полковник юстиції*

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ МОРСЬКОЇ ОХОРОНИ ДЕРЖАВНОЇ ПРИКОРДОННОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ДОВГОТРИВАЮЧОЇ ЗБРОЙНОЇ АГРЕСІЇ**

Розбудова прикордонного відомства України почалася з прийняття Законів України «Про державний кордон України» та Закону України «Про прикордонні війська України», які були прийняті в 1991 році.

Закон України «Про державний кордон України» визначає такі базові поняття морського права України як – територіальне море України, внутрішні води України, правила встановлення державного кордону на морі, судноплавних і несудноплавних річках, право мирного проходу через територіальне море, порядок заходження іноземних невійськових суден та військових кораблів у внутрішні води і порти України, обов'язки іноземних невійськових суден та військових кораблів (статті 3, 5, 6, 13, 14, 15, 17).

В 1995 році було прийнято Закон України «Про виключну (морську) економічну зону України» та в 1996 році Положення про порядок охорони суверенних прав України у її виключній (морській) економічній зоні.

В 2003 році було прийнято Закон України «Про Державну прикордонну службу України» та розпочалося реформування прикордонних військ у сучасний правоохоронний орган у сфері прикордонної безпеки.

За Державною прикордонною службою України було закріплено статус правоохоронного органу спеціального призначення, на який покладено такі основні функції:

охорона державного кордону України на суші, морі, річках, озерах та інших водоймах з метою недопущення незаконної зміни проходження його лінії, забезпечення дотримання режиму державного кордону та прикордонного режиму;

охорона суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні та контроль за реалізацією прав і виконанням зобов'язань у цій зоні інших держав, українських та іноземних юридичних і фізичних осіб, міжнародних організацій.

Відповідно до Закону України «Про національну безпеку України» – Державна прикордонна служба України входить до складу сектору безпеки і оборони і її діяльність спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра внутрішніх справ України.

До структури Державної прикордонної служби України входить - Морська охорона, яка складається із загонів морської охорони (стаття 6 Закону України «Про Державну прикордонну службу України»);

Безпосереднє управління Морською охороною здійснює Регіональне управління морської охорони – територіальний орган Адміністрації Державної прикордонної служби України, яке в межах повноважень, забезпечує реалізацію державної політики у сфері охорони державного кордону України на морі, річках та інших водоймах, а також охорони суверенних прав України в її виключній морській економічній зоні.

До правоохоронних повноважень Морської охорони входить протидія адміністративним правопорушенням, передбачених у 9 статтях Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Найбільш поширені з них це: порушення правил використання об'єктів тваринного світу (ст. 85 КУпАП), порушення прикордонного режиму, режиму в пунктах пропуску через державний кордон України або режимних правил у контрольних пунктах в'їзду – виїзду (с. 202 КУпАП), незаконне перетинання або спроба незаконного перетинання державного кордону України (ст. 204-1 КУпАП).

Також, уповноважені посадові особи корабля (катера) Морської охорони мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення передбачені в 5 статтях Закону України «Про виключну (морську) економічну зону України»:

Незаконна розвідка чи розробка природних ресурсів виключної (морської) економічної зони України (стаття 22);

Порушення правил безпечної експлуатації споруд (стаття 23);

Незаконне видобування природних ресурсів у межах виключної (морської) економічної зони України (стаття 24);

Незаконне ведення морських наукових досліджень (стаття 25);

Незаконне забруднення будь-яким способом морського середовища виключної (морської) економічної зони України (стаття 26).

З лютого 2014 року російська федерація розпочала агресію проти України, яка реалізовувалась в рамках так званої «концепції гібридної війни».

Необхідність ефективної протидії викликам «гібридної війни» вимагала законодавчих змін до підходів в діяльності Державної прикордонної служби України, та Морської охорони зокрема.

Так, Законом України «Про внесення змін до законів України щодо боротьби з тероризмом» від 5 червня 2014 року основні функції Державної прикордонної служби було доповнено таким завданням як участь у заходах, спрямованих на боротьбу з тероризмом, а також припинення діяльності незаконних воєнізованих або збройних формувань (груп), організованих груп та злочинних організацій, що порушили порядок перетинання державного кордону України.

В свою чергу, Закон України «Про боротьбу з тероризмом» в статті 5 визначає повноваження Морської охорони Державної прикордонної служби

України щодо забезпечення безпеки морського судноплавства в межах територіальних вод та виключної (морської) економічної зони України під час проведення антитерористичних операцій.

Також, в цей період було прийнято Закон України «Про прилеглу зону» від 6 грудня 2018 року.

Закон України «Про прилеглу зону України» визначає межі та статус прилеглої зони України, та розширює повноваження органів державної влади України щодо запобігання порушенням митного, фіскального, міграційного, санітарного законодавства України та притягнення до відповідальності за порушення такого законодавства у межах території України.

Слід визнати, що практична реалізація положень цього закону вимагає від органів державної влади тісної взаємодії та координації зусиль, що, в свою чергу, вимагає прийняття нормативно-правового акту на розвиток положень цього закону.

Постановою Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 року № 1108 в новій редакції викладено Морську доктрину України на період до 2035 року (далі- Морська доктрина), відповідно до якої пріоритетними національними інтересами України на морі є:

підтримка свободи відкритого моря;

захист державного суверенітету у внутрішніх морських водах, територіальному морі, повітряному просторі над ними, на морському дні та надрах у їх межах;

захист суверенних прав і юрисдикції України в її виключній (морській) економічній зоні, а також у стратегічно важливих для держави районах моря;

захист національних інтересів у Світовому океані;

забезпечення у територіальному морі та внутрішніх морських водах режиму судноплавства, що встановлений Конвенцією ООН по морському праву та іншими міжнародними документами;

охорони людського життя на морі і рятування людей, майна та суден;

запобігання забрудненню морського середовища, проведення ефективного екологічного моніторингу.

Реалізація значної частини національних інтересів України на морі може бути досягнута, в тому числі, завдяки ефективній діяльності Морської охорони Державної прикордонної служби України.

В Морській доктрині окремий розділ присвячено розвитку військово-морської діяльності.

Напрямами розвитку військово-морського потенціалу України, крім іншого, визначено:

досягнення максимальної сумісності сил і засобів Військово-Морських Сил Збройних Сил та Морської охорони Держприкордонслужби, забезпечення їх готовності до виконання завдань за призначенням та ефективного застосування у складі видових, міжвидових та міжвідомчих угруповань (формувань);



формування військових частин і підрозділів Військово-Морських Сил Збройних Сил та Морської охорони Держприкордонслужби у кількості, достатній для захисту національних інтересів на морі, у тому числі для стримування і відсічі збройної агресії проти України з моря;

досягнення максимальної відповідності сил і засобів Військово-Морських Сил Збройних Сил та Морської охорони Держприкордонслужби з військово-морськими силами держав – членів НАТО і ЄС шляхом запровадження стандартів НАТО;

розвиток системи військово-морської освіти, яка забезпечує підготовку військових фахівців для Військово-Морських Сил Збройних Сил та Морської охорони Держприкордонслужби за визначеними спеціальностями та всіма рівнями (тактичного, оперативного, стратегічного);

розширення можливостей системи військово-морської освіти з підготовки кадрів шляхом залучення морських навчальних закладів до підготовки військово-морських фахівців за напрямками, спеціальностями і спеціалізаціями, які відповідають військово-обліковим спеціальностям фахівців Військово-Морських Сил Збройних Сил та Морської охорони Держприкордонслужби.

З початком повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну Державна прикордонна служба України, як складова сектору безпеки і оборони, розпочала здійснення заходів з відсічі військовій агресії в загальній системі оборони України.

Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо захисту державного кордону України» від 24 лютого 2023 року завдання Морської охорони було розширено, зокрема щодо участі в операціях з пошуку та рятування суден (кораблів) і людей, які зазнали лиха на морі, а також щодо участі у відсічі збройній агресії проти України.

Зокрема цим законом визначено, що під час дії воєнного стану загони морської охорони у встановленому законом порядку можуть залучатися відповідними органами військового управління Збройних Сил України до ліквідації (нейтралізації) збройного конфлікту на державному кордоні України, міжнародного збройного конфлікту, відсічі збройній агресії проти України.

Як бачимо, зазначений закон, практично впроваджує положення Морської доктрини щодо розвитку військово-морського потенціалу та охорони людського життя на морі і рятування людей, майна та суден.

Також, в контексті виконання завдання з охорони людського життя на морі і рятування людей, майна та суден, слід зазначити, що постановою Кабінету Міністрів України № 227 від 06.03.2022 «Про Національну систему пошуку і рятування на морі» Регіональне управління Морської охорони Держприкордонслужби та загони Морської охорони включені до Переліку суб'єктів пошуку і рятування на морі.

Окремо слід зазначити, в Верховній Раді України від 10.05.2023 за № 9283 зареєстровано проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо регулювання діяльності у сфері охорони життя та пошуку і рятування людей на морі».

Цим законом, серед іншого, пропонуються також зміни до Закону України «Про державну прикордонну службу України» щодо порядку участі у проведенні операцій з пошуку і рятування людей на морі».

Як бачимо, Морська охорона Державної прикордонної служби України є багатофункціональним підрозділом Державної прикордонної служби України та виконує складний комплекс завдань, основні з яких це:

правоохоронні завдання з протидії визначеним правопорушенням, віднесеним до юрисдикції Державної прикордонної служби України;

завдання з контролю за плаванням і перебуванням українських та іноземних невійськових суден і військових кораблів у прилеглий зоні, територіальному морі та внутрішніх водах України;

завдання з відсічі збройній агресії проти України у взаємодії із Збройними Силами України шляхом безпосереднього ведення бойових дій;

участь в операціях з пошуку та рятування людей і суден, які зазнали лиха на морі.

Виконання такого комплексу завдань потребує високого рівня взаємодії між органами державної влади, підприємствами, установами, які здійснюють діяльність на морі.

Досягнення належного рівня взаємодії можливо досягнути шляхом наукового осмислення та практичного запровадження в законодавстві передової світової практики функціонування об'єднаного ситуаційного (оперативного) центру морських операцій.

Також, з метою реалізації положень Морської доктрини України з розвитку системи військово-морської освіти, вбачається доцільним опрацювання та впровадження в освітній процес освітньої програми за напрямком правоохоронної діяльності держави на морі.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Закон України «Про державний кордон України». Верховна Рада України. База даних «Законодавство України». <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>;

2. Закон України «Про виключну (морську) економічну зону України». Верховна Рада України. База даних «Законодавство України». <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/162/95-%D0%B2%D1%80#Text>;

3. Закон України «Про Державну прикордонну службу України». Верховна Рада України. База даних «Законодавство України». <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/661-15#Text>;

4. Закону України «Про національну безпеку України». Верховна Рада України. База даних «Законодавство України». <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text>;

5. Кодекс України про адміністративні правопорушення. Верховна Рада України. База даних «Законодавство України». <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>;

6. Закон України «Про внесення змін до законів України щодо боротьби з тероризмом». Верховна Рада України. База даних «Законодавство України». <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1313-18#Text>;

7. Закон України «Про боротьбу з тероризмом». Верховна Рада України. База даних «Законодавство України». <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/638-15#Text>;

8. Закон України «Про прилеглу зону». Верховна Рада України. База даних «Законодавство України». <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2641-19#Text>;

9. Постанова Кабінету Міністрів України № 1307 від 07.10.2009 «Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року». Верховна Рада України. База даних «Законодавство України». <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF/ed20201103#Text>;

10. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо захисту державного кордону України». Верховна Рада України. База даних «Законодавство України». <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2952-20#Text>;

11. Постанова Кабінету Міністрів України № 227 від 06.03.2022 «Про Національну систему пошуку і рятування на морі». Верховна Рада України. База даних «Законодавство України». <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2022-%D0%BF#Text>.

**Пазинюк М.В.**

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

## **ЗАГРОЗИ ДЛЯ ПІДВОДНОЇ КУЛЬТУРНОЇ СПАДЩИНИ У ПЕРІОД ЗБРОЙНИХ КОНФЛІКТІВ**

Війна – це лихо, яке несе загрозу всьому, що трапляється на шляху. Не є виключенням й підводна культурна спадщина (далі – ПКС). З початку російського воєнного вторгнення питання захисту культурної спадщини України посіло чільне місце в порядку денному. Під час бойових дій багато об'єктів культурної спадщини України були знищені, пошкоджені або потрапили під загрозу. Однак, якщо загроза часто очевидна для культурних пам'яток, розташованих на суші, то небезпека для ПКС не відразу виявляється через складність ідентифікації та обліку. Але ж підводні засоби війни можуть безпосередньо знищувати або пошкоджувати пам'ятки культури на дні морів і океанів. Тема дослідження є досить актуальною, адже поряд із захистом культурної спадщини під час збройних конфліктів загалом увага міжнародного співтовариства має сконцентруватися також на захисті ПКС.

Несприятливий вплив збройних конфліктів на культурну спадщину вже давно визнано, що призвело до розробки міжнародних угод і конвенцій, спрямованих на його пом'якшення або уникнення.

На жаль, два основних міжнародно-правових акти, що стосуються правового режиму ПКС не достатню регулюють питання захисту підводних артефактів під час збройних конфліктів. Конвенція про захист підводної культурної спадщини, що була розроблена Організацією Об'єднаних Націй з питань освіти, науки і культури й прийнята у 2001 році (далі – Конвенція 2001) та Конвенція ООН з морського права 1982 року, яку називають «Конституцією океанів» (далі – UNCLOS) не містять правил про режим захисту ПКС під час військових дій. Стаття 13 Конвенції 2001 лише передбачає, що держави – учасниці цієї Конвенції конкретно зобов'язані забезпечити, щоб «військові кораблі й інші державні судна або військові літальні апарати з суверенним імунітетом» дотримувалися «наскільки це розумно та практично можливо» статей, які стосуються звітування та захисту ПКС у виключних економічних зонах інших держав та у міжнародних водах [2]. UNCLOS у свою чергу забезпечує певний захист ПКС, але застосування до збройних конфліктів обмежене. Отже, прогалини існують, незважаючи на різке зростання військової експлуатації підводного середовища в той самий період, коли ці конвенції були розроблені.

Міжнародна система захисту культурної спадщини на період збройних конфліктів включає низку документів: Конвенція про захист культурних цінностей у випадку збройного конфлікту від 14 травня 1954 року (далі – Гаазька конвенція) та два Протоколи – Протокол про захист культурних цінностей у випадку збройного конфлікту (прийнятий одночасно з Гаазькою конвенцією 1954 року), Другий протокол до Гаазької конвенції про захист культурних цінностей у випадку збройного конфлікту 1954 року; Додатковий протокол до Женевських конвенцій від 12 серпня 1949 року та Посібник Сан-Ремо з міжнародного права, що застосовується до збройних конфліктів на морі [5, с. 78].

Гаазька конвенція була прийнята у 1954 році до того, як ПКС була широко визнана пізніше як особлива форма культурної спадщини. Стаття 3 містить положення, що культурні цінності слід охороняти шляхом підготовки в мирний час до «можливих наслідків збройного конфлікту» [1]. Хоча Гаазька конвенція не пояснює, якими можуть бути «можливі наслідки», вона дає деякі загальні вказівки щодо того, як вони можуть виникнути. Гаазька конвенція забороняє використання культурних цінностей для цілей, «які можуть наражати їх на знищення або пошкодження», а також ворожі акти, «спрямовані проти таких цінностей» [1, ст. 4.1]. Конвенція також закликає своїх учасників утримуватися або припинити «будь-яку форму крадіжки, пограбування або незаконного привласнення, а також будь-які акти вандалізму, спрямовані проти культурних цінностей», «реквізицію рухомих культурних цінностей» [1 ст. 4.3] або застосування репресій проти культурних цінностей [1 ст. 4.4]. Режим цієї Конвенції поширюється на «цінності, рухомі чи нерухомі, які мають велике

значення для культурної спадщини кожного народу, такі, як пам'ятки архітектури, мистецтва чи історії, релігійні чи світські, археологічні місця розташування, архітектурні ансамблі, які представляють історичний чи художній інтерес, витвори мистецтва, рукописи, книги, інші предмети художнього, історичного чи археологічного значення, а також наукові колекції чи важливі колекції книг, архівних матеріалів чи репродукцій цінностей, зазначених вище» [1 ст. 1а], але підводні об'єкти ніде конкретно не згадуються. Подальші перегляди ніяк не змінили ситуацію щодо захисту ПКС конкретно від несприятливих наслідків збройних конфліктів, однак, ці принципи можуть однаково застосовуватися до підводних і наземних об'єктів культурної спадщини.

Показово, що в авторитетному Посібнику Сан-Ремо з міжнародного права, що застосовується до збройних конфліктів на морі, міститься лише чотири посилання на захист культурних цінностей на морі, три з них стосуються лише перевезення культурних цінностей під особливим захистом, а інше стосується контрабанди [3]. Навіть у посібнику, де обговорюється застосування законів збройних конфліктів на морі, зрозуміло, що розглядаються лише рухомі культурні цінності, які перевозяться суднами, що не підлягають нападу та захвату. Але статті, які б регулювали захист ПКС взагалі відсутні.

Отже, існує декілька основних аспектів, що перешкоджають захисту ПКС під час збройного конфлікту. По-перше, це відсутність нормативного регулювання – ні Гаазька конвенція 1954 р., ні протоколи до неї конкретно не згадують ПКС, а Конвенція 2001 не стосується збройного конфлікту. По-друге, нездатність адекватно визначити, якими можуть бути «можливі наслідки» збройного конфлікту для ПКС через достатню складність дослідження.

Більшість випадків пошкодження культурної спадщини під час збройного конфлікту стосуються наземних об'єктів. Однак, незважаючи на відсутність великої кількості прикладів пошкодження ПКС методами ведення воєнних дій, можна визначити кілька «передбачуваних наслідків» збройного конфлікту для культурних цінностей, пов'язаних із підводними об'єктами, зокрема:

- шкода від морських мін;
- глибинні бомби;
- військове будівництво;
- забруднення боєприпасами, що не вибухнули, або небезпечними речовинами;
- незаконна та нерегульована діяльність, найпомітнішою з яких є мародерство.

Прикладом одного з ризиків, із якими може стикатися ПКС у разі збройного конфлікту є ситуація навколо затонулого броненосного корабля USS Monitor Громадянської війни США, що належить до об'єктів ПКС. Вчені роблять припущення, що деякі пошкодження корпусу корабля були спричинені ударом або близьким вибухом глибинних бомб під час Другої світової війни. Ця теорія ілюструє один із ризиків, з якими стикається ПКС у збройному конфлікті. Іншим прикладом є пошкодження уламків лайнера «Лузітанія»,

затоплення якого в 1917 році сприяло втягненню Сполучених Штатів у Першу світову війну. Дослідники припускають, що таке пошкодження було спричинене глибинними бомбами. Водолази навіть повідомляли про наявність зарядів, що не вибухнули, на місці. Розміщення боєприпасів, які досі не вибухнули, або інших небезпечних знарядь війни на об'єктах ПКС або поблизу них наражає їх на значний ризик спонтанних або симпатичних детонацій, що привернуло значну увагу в літературі [4, с. 22].

**Висновки.** Коли культурні цінності використовуються для військових цілей або знаходяться під окупацією збройних сил – вони безперечно піддаються ризику. Наведені вище приклади свідчать про те, що не дивлячись на складність спостереження та перевірки, збройний конфлікт породжує низку небезпек, до яких може бути вразлива підводна культурна спадщина. Питання про те, як збройний конфлікт впливає на ПКС, раніше не привертало особливої уваги про що свідчить відсутність нормативного регулювання, однак, причиною цього слугує явна нестача прямих доказів негативних наслідків збройного конфлікту на ПКС, оскільки їх часто важко спостерігати. Саме тому в умовах російського вторгнення на територію України питання захисту ПКС є надзвичайно актуальним, потребує подальшого дослідження та розробки.

#### **Список використаних джерел:**

1. Конвенція про захист культурних цінностей у випадку збройного конфлікту від 14 травня 1954 р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU54K01U> (дата звернення 10.10.2023 р.).
2. Конвенція про охорону підводної культурної спадщини від 2 листопада 2001 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_c52#o22](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_c52#o22) (дата звернення 10.10.2023 р.).
3. Посібник Сан-Ремо. Міжнародне право, що може бути застосоване до збройних конфліктів на морі від 01 січня 1994. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU94320> (дата звернення 10.10.2023 р.).
4. Michael de Ruyter. Under the Cruel Sea: Effects of Armed Conflict on Underwater Cultural Heritage. South Australia, June 2014. 121 p.
5. Tsutskiridze, M., Krasnikova, O., & Pohoretskyi, M. Underwater Cultural Heritage: Regime and Jurisdiction Challenges. Lex Portus, 2022. 8(3), pp. 58–81.

**Сідошенко А.П.**

*здобувач вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня магістр ЕПФ ОНУ ім. І.І.Мечникова  
Науковий керівник: Стрельцова Є. Д., д.ю.н., проф., завідувач кафедри  
загальноправових дисциплін та міжнародного права ОНУ ім. І.І.Мечникова*

## **ПРАВОВИЙ СТАТУС ЗАТОНУЛИХ МОРСЬКИХ ВІЙСЬКОВИХ СУДЕН**

Визначення правового статусу затонулих військових об'єктів є актуальним

завданням з огляду на проблеми національної безпеки, збереження екологічного середовища, підтримання міжнародних відносин та збереження історичної спадщини.

Особлива актуальність даного питання, на жаль, зумовлена постійними війнами, збройними конфліктами, терористичними актами тощо, що ставить за необхідне використання військової техніки, зокрема, військових суден.

З метою визначення правового статусу затонулого судна важливо відрізнити військові судна від цивільних. У міжнародному праві наявне легальне визначення поняття військового корабля. Відповідно до статті 29 Конвенції ООН із морського права 1982 року (далі – Конвенція) воно визначено як судно, що належить військовим силам будь-якої держави, характеризується зовнішніми ознаками, які свідчать про національність судна, перебуває під командуванням офіцера, який знаходиться на службі уряду цієї держави, та про якого внесені відомості до офіційного переліку військовослужбовців або до аналогічного документа, при цьому екіпаж підпорядковується регулярній військовій дисципліні [1].

Враховуючи наведене, можна визначити основні характерні ознаки поняття військового судна:

1. Належність судна до військово-морських сил певної держави. Про це можуть свідчити такі розпізнавальні знаки, як прапори, емблеми, герби.

2. Військове призначення: використовується військовими силами для виконання військових завдань, таких як: оборона країни, здійснення патрулювання водойм, боротьба зі злочинністю на морі, зокрема, з піратством, перевезенням рабів і т.д., обслуговування військових баз і перевезення військового персоналу та обладнання, ведення розвідки, пошуку і рятування, надання допомоги під час природних катастроф.

3. Зовнішній вигляд: можуть мати характерні військові деталі, що відрізняють їх від цивільних суден, такі, як встановлене озброєння, а саме: артилерію, ракетні системи, суднову авіацію, а також сучасні електронні системи для комунікації та навігації.

4. Командний і екіпажний склад: військові судна керуються військовослужбовцями і мають військовий екіпаж, який включає в себе морських військових і офіцерів.

5. Наявність військової дисципліни на судні, яка проявляється в тому, що екіпаж підпорядковується правилам, характерним для військово-морських сил.

6. За класифікацією і розміром військові судна можуть варіюватися від невеликих патрульних човнів до великих військових кораблів і підводних човнів.

Отже, можна погодитися з висловленим у науковій публікації визначенням «затонулого військового судна» як судна, зокрема, військового «...корабля чи підводного човна, що входить до складу збройних сил або інших військових утворень певної держави та перебуває на мілководді чи на дні, судовласник якого втратив здатність до його управління» [2, с. 491-492].

Відповідно до статті 95 Конвенції у відкритому морі на військові кораблі

поширюється повний імунітет від юрисдикції будь-якої держави, окрім держави прапора [1].

Більшість держав визнають, що затоплені військові судна, незалежно від того, де вони затонули, є власністю держави, під прапором якої вони плавали, і залишаються під її юрисдикцією до тих пір, поки ця держава офіційно не відмовиться від них [3, с. 98]. Це стало міжнародним звичаєм. Навіть якщо затонуле військове судно втрачає статус військового корабля через втрату ознак, передбачених міжнародним морським правом, зокрема, за визначенням, наданим у статті 29 Конвенції, йому надається спеціальний статус та імунітет [2, с. 492].

На думку Кае Ояма, доцентки кафедри міжнародного права в Університеті Чукіо Японії, щодо питання стосовно того, чи продовжує принцип суверенного імунітету застосовуватися до військового судна навіть після того, як воно затонуло, є декілька позицій. Перша полягає в тому, що «повний імунітет» не застосовується після затоплення військового корабля, тому що це затонуле судно більше не є об'єктом, який може відповідати визначенню поняття відповідно до статті 29 Конвенції, адже таке судно має бути «під командуванням» і «укомплектованим». Таким чином, затонулі військові кораблі не є об'єктами, які відповідають визначенню військового корабля і більше не підпадають під юрисдикцію держави прапора і, отже, вони більше не зберігають свій імунітет. Ця позиція призводить до висновку, що держава прапора не може заборонити спробу порятунку військового судна іншою державою або приватним оператором [4, с. 330].

Друга позиція наголошує на тому, що затонуле військове судно зберігає імунітет. Аргументом на користь цього є те, що такі судна є державною власністю, та навіть після затоплення держава має до них інтереси, що не обмежується лише її втратами. Тому існують законні підстави для надання такому майну безстрокового імунітету. Ряд морських держав відстоюють цю позицію [4, с. 329].

Міжнародно-правовий статус військових суден, що затонули, слід розглядати, враховуючи їх місце і тривалість знаходження на дні, стадії підводних робіт, а також рівень їх негативного впливу на навколишнє середовище.

Залежно від місця, де затонуло судно, можна визначити межі юрисдикції її держави прапора. Якщо військове судно затонуло у територіальному морі прибережної держави або в її архіпелажних, внутрішніх водах, то держава, під прапором якої перебувало затонуле судно, може здійснювати діяльність щодо його підняття тільки після отримання дозволу від прибережної держави. Якщо у прилеглий зоні – держава прапора може виконувати суднопідіймальні роботи за умови отримання дозволу від прибережної держави та дотримання санітарних та інших правил, встановлених відповідно до законодавства держави, яка поширює свою юрисдикцію на ці території. У відкритому морі та виключній економічній зоні роботи із підняття судна не суперечать положенням Конвенції, тим паче отримання додаткового дозволу від



прибережної держави не потрібно. Затонулі військові судна, які перебувають у континентальному шельфі у 24 милях від базової лінії, не перебувають під контролем прибережної держави, а контролюються державою, під прапором якої вони перебували.

Таким чином, відповідно до міжнародного звичаю затонуле військове судно наділене спеціальним статусом та має імунітет. Це означає, що прибережна держава зазвичай не має права без дозволу держави прапора проводити підняття судна та втручатись у його цілісність. При цьому держава-власниця має пріоритетне право. Проте, звісно, прибережні країни можуть здійснювати контроль за доступом до військових суден, які затонули в їхніх прилеглих зонах та територіальних водах [2, с. 492].

У разі, якщо затонуле військове судно несе загрозу оточуючому середовищу, то, як виняток із загального правила, його правовий статус змінюється таким чином, що воно розглядається як сміття, яке має бути вилучене задля збереження екологічної безпеки морського середовища [2, с. 492].

Не менш цікавим є питання стосовно правового статусу військово-морських поховань. Світова спільнота прийшла до такої загальної практики: оскільки після завершення бойових дій затонулі судна зберігають залишки членів екіпажу, то їх слід розглядати як свого роду військові кладовища і не зачіпати їх без явної згоди держави прапора.

Отже, правовий статус затонулих військових морських суден передбачається переважно міжнародними звичаями, деякі з яких з часом були кодифіковані у Конвенції ООН з морського права 1982 року, та нормами внутрішнього законодавства прибережних держав та держав, під прапором яких перебували ці судна, а також двосторонніми або багатосторонніми угодами між державами.

#### **Список використаних джерел:**

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права: Конвенція Орг. Об'єдн. Націй від 10.12.1982 р.: станом на 3 черв. 1999 р. URL: <http://consultant.parus.ua/?doc=00O5WDC64C> (дата звернення: 05.11.2023).
2. Щербина А. Проблеми визначення правового статусу затонулих морських військових суден. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. Т. 2. С. 491–493. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2020-2/128> (дата звернення: 05.11.2023).
3. Mariano J. Aznar-Gómez. Legal Status of Sunken Warships "Revisited". *Spanish Yearbook of International Law Online*. 2003. Vol. 9. P. 61–101. URL: [https://www.academia.edu/51260431/Legal\\_Status\\_of\\_Sunken\\_Warships\\_Revisited](https://www.academia.edu/51260431/Legal_Status_of_Sunken_Warships_Revisited) (date of access: 05.11.2023).
4. Oyama, Kaе. Legal status of sunken state vessels. *Journal of law, politics, and sociology*. 2021. Vol. 94. P. 320–332. URL: [https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/download.php/AN00224504-20210128-0320.pdf?file\\_id=162258](https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/download.php/AN00224504-20210128-0320.pdf?file_id=162258) (date of access: 05.11.2023).

**Тарантаєва О.О.**

*здобувач вищої освіти I року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Сурілова А.О., асистент  
кафедри морського права НУОМА*

## **ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ПРОЦЕДУРИ НАДАННЯ ПОСЛУГ АГЕНТУВАННЯ МОРСЬКИХ СУДЕН НА ТЕРИТОРІЇ ПОРТІВ УКРАЇНИ**

Морська торгівля є невід'ємною складовою світової економіки, забезпечуючи глобальний обмін товарами та послугами. Сьогодні торговельне мореплавство все ще залишається надзвичайно складною та ризикованою галуззю. Інститут морського агентування відіграє ключову роль у цій галузі, гарантуючи безпеку та ефективність здійснення морської торгівлі, координацію та підтримку морських операцій через морських агентів. Тому актуальним є аналіз нормативно-правових актів, які регулюють діяльність морських агентів на національному рівні.

Україна є морською державою, що має давні морські традиції та історію. Основним нормативно-правовим актом, який регулює питання пов'язані з морським агентуванням є Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року.

Глава 5 Розділу IV КТМ містить загальні положення про агентування суден, права та обов'язки морського агента, обов'язки судновласника або іншого довірителя та порядок припинення договору морського агентування, тобто містить спеціальні норми, але вони не охоплюють усіх сторін діяльності морського агента. Це утворює прогалини у нормативному регулюванні цієї сфери діяльності. Морське агентування здійснюється на території морського порту або за його межами [1].

Так, відповідно до ст. 116 КТМ України у морському порту або поза його територією як постійні представники судновласника діють агентські організації (морський агент), які за договором морського агентування за винагороду зобов'язуються надавати послуги в галузі торговельного мореплавства. При виконанні договору морського агентування морський агент, що діє від імені судновласника, може також діяти на користь іншої договірної сторони, якщо вона її на те уповноважила і якщо судновласник не заперечує [1].

Так, за змістом ст. 116 КТМ України можемо припустити саме представницький характер дій морського агента, оскільки останній є постійним представником судновласника і виконує різні юридичні і фактичні дії від його імені [6].

Необхідно зазначити, що на сьогодні КТМ є чи не єдиним законодавчим документом, що регулює надзвичайно складну в юридичному сенсі діяльність морського агента.. Зокрема, не отримали належної уваги питання, пов'язані з

організаційно-правовим становищем морського агента, не надано чіткого визначення морського агентування, також без уваги залишено багато інших важливих моментів. Одним із таких моментів є відсутність проформи типового договору про надання послуг морського агентування.

У міжнародній практиці такою формою є Стандартна генеральна агентська угода лінійного сервісу, розроблена Федерацією національних асоціацій судових брокерів та агентів (ФОНАСБА) та рекомендована Балтійською і міжнародною морською радою (БІМКО) в 2001 році. Це остання редакція, в якій об'єднано проформи Генеральної агентської угоди (лінійного сервісу) та Стандартної угоди про агентування ліній, четверта редакція яких була прийнята ФОНАСБА у 1993 році. Вважається, що оскільки ФОНАСБА представляє інтереси агентів, а БІМКО – переважно інтереси судновласників, ці проформи є достатніми з точки зору балансу інтересів [2, с. 325].

Наступним нормативно-правовим актом, що регулює морське агентування в Україні є Господарський кодекс України від 16 січня 2003 року, глава 31 якого регулює комерційне посередництво (агентські відносини) у сфері господарювання.

Так, згідно зі ст. 295 ГК України комерційне посередництво (агентська діяльність) є підприємницькою діяльністю, що полягає в наданні комерційним агентом послуг суб'єктам господарювання при здійсненні ними господарської діяльності шляхом посередництва від імені, в інтересах, під контролем і за рахунок суб'єкта, якого він представляє [3].

Законодавець використовує терміни «агентська діяльність» та «комерційне посередництво» не розриваючи їх, що дозволяє зробити висновок, що ці терміни є синонімами у нормативно-правовому обороті.

Відповідно до ст. 237 Цивільного кодексу України від 16 січня 2003 р. представництвом є правовідношення, в якому одна сторона (представник) зобов'язана або має право вчинити правочин від імені другої сторони, яку вона представляє [4].

Де-юре відносини між судновласником і морським агентом підпорядковуються загальним положенням цивільного та господарського права, і можуть підпадати під поняття комерційного посередництва (агентських відносин) (гл. 31 ГК України), договору доручення (гл. 68 ЦК України), а також договору комісії (гл. 69 ЦК України).

Діяльність морського агента також регулюється Законом України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 р., у ст. 18 якого закріплено, що у межах морського порту функціонують суб'єкти господарювання усіх форм власності, діяльність яких пов'язана з обслуговуванням суден, пасажирів, вантажів [5].

Ще одним важливим нормативно-правовим актом, який стосується морського агентування є Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 19 квітня 1991 р. відповідно до ст. 6 якого дії, які здійснюються від імені іноземного суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності суб'єктом зовнішньоекономічної діяльності України, уповноваженим на це належним

чином, вважаються діями цього іноземного суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності. Таким чином, дії морського агента або субагента, якому морський агент делегував свої повноваження щодо вчинення певних дій від імені та за рахунок судновласника-нерезидента, під час виконання зовнішньоекономічного договору з судновласником-нерезидентом є діями цього нерезидента [6].

До підзаконних актів, що так чи інакше регулюють діяльність агента, потрібно віднести Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України» від 5 червня 2013 р.

Підсумовуючи, можна сказати, що морське агентування є однією з найважливіших послуг у сфері торговельного мореплавства. Тим не менш, у міжнародній практиці досі не існує комплексного правового регулювання діяльності агентування, оскільки відсутні спеціальні нормативно-правові акти, присвячені цьому інституту суспільних відносин. Чинне законодавство України регулює лише деякі окремі аспекти діяльності морського транспортного агентування. Морське агентування як самостійна сфера діяльності потребує закріплення в окремому нормативно-правовому акті. Необхідно закріпити правові засади регулювання організаційно-правового статусу морського агента, врегулювати питання, пов'язані з встановленням меж відповідальності морських агентів, а також визнати договір морського агентування окремим видом цивільно-правового та господарського договору.

#### **Список використаних джерел:**

1. The Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року, № 176/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52, ст.349.
2. Кукшинова О. О., Кузьмінов О. Л. Нормативно-правове регулювання морського агентування в Україні. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету*. 2021. С. 325-329.
3. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 року, № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18, № 19-20, № 21-22, ст. 144.
4. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року, № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. №№ 40-44, ст. 356 .
5. Про морські порти України: Закон України від 17 травня 2012 року, № 4709-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 7, ст. 65.
6. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 19 квітня 1991 року, № 959-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1991. № 29, ст. 377.

*Ткаченко М.А.*

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

## **ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ СТРАХОВИХ ТА НЕ СТРАХОВИХ ФОРМ СОЦІАЛЬНОГО ЗАХИСТУ**

В сучасних умовах морська справа зберігає важливе значення як для економіки окремих країн, так і для світової торгівлі в цілому. Моряки, як професійна група, піддаються ризикам та небезпекам, пов'язаним із життям та роботою у відкритому морі. У цьому контексті питання соціального захисту моряків стають актуальними і вимагають вивчення та аналізу з різних правових та соціальних позицій.

Одним із важливих аспектів соціального захисту моряків є застосування страхових та нестрахових форм цього захисту. Страхові програми для моряків можуть включати страхування життя, страхування в разі травм та хвороби, а також страхування на випадок втрати роботи чи інших соціальних благ. Нестрахові форми соціального захисту можуть включати пільги та допомогу від уряду, профспілок та інших організацій.

Протягом років багато країн розробляли системи соціального захисту моряків, які базуються як на страхових, так і на не страхових принципах. У контексті цього порівняльно-правовий аналіз страхових та не страхових форм соціального захисту моряків набуває особливої актуальності, адже він допомагає розуміти суттєві відмінності, а також потенційні переваги та недоліки обох підходів.

Порівняльний аналіз страхових та нестрахових підходів до соціального захисту моряків допоможе визначити, які засоби інтегруються краще в сучасне правове та соціальне середовище, а також які ресурси можуть бути спрямовані на покращення умов життя та роботи такої важливої професійної групи як моряки. Це може також бути корисним для визначення найкращих практик, які можуть бути застосовані у різних країнах та морських регіонах для забезпечення соціального захисту моряків на високому рівні.

Як вказує В. Скуратівський, «Соціальний захист – це комплекс організаційно-правових та економічних заходів, спрямованих на захист добробуту кожного члена суспільства у конкретних економічних умовах. Організаційно-правові заходи передбачають створення інститутів соціального захисту та законів, які повинні керувати їхньою діяльністю» [1].

Соціальний захист моряків в різних країнах може бути забезпечений різними державними механізмами, передбаченими національним законодавством. Важливо розглянути кілька ключових аспектів державних форм соціального захисту моряків:

1. **Державна пенсійна система:** Багато держав надають морякам можливість отримувати пенсійні виплати в межах пенсійної системи, яка діє для інших громадян. Моряки мають право на пенсійне забезпечення після досягнення певного віку або в зв'язку з інвалідністю. Ця форма захисту гарантує морякам певний рівень фінансової стабільності у пізньому віці.

2. **Медичне страхування:** Деякі країни забезпечують медичне страхування моряків через державні програми. Це може включати в себе безкоштовну або пільгову медичну допомогу для моряків та їхніх сімей.

3. **Соціальна допомога у зв'язку з безробіттям:** У випадках втрати роботи або неспроможності працювати через травму чи інші обставини, деякі держави надають морякам можливість отримувати певні виплати у зв'язку з безробіттям. Також така допомога може передбачати підтримку у пошуку нової роботи, включаючи надання вакансій, консультування та підготовку резюме.

4. **Особливі пільги та підтримка:** Деякі країни можуть надавати додаткові пільги морякам, такі як пільги на житло, освіту для дітей, або підтримку у зв'язку з іншими подіями, передбачену національним законодавством.

5. **Професійна підготовка та підвищення кваліфікації:** Держави можуть надавати підтримку у професійній підготовці та підвищенні кваліфікації моряків, що сприяє їхній успішній кар'єрі та безпеці на морі.

Ці державні форми соціального захисту моряків варіюються в залежності від країни і можуть бути адаптовані до конкретних потреб і вимог морської індустрії. Позитивною і необхідною практикою є імплементація міжнародних норм та стандартів у сфері соціального захисту моряків у національне законодавство.

Нині питання соціального захисту моряків відображені у Конвенції Міжнародної організації праці 2006 р. «Про працю в морському судноплаванні». Ст. IV цієї Конвенції закріплює, що кожен моряк має право на: охорону здоров'я та медичне обслуговування (охорону здоров'я та невідкладний доступ до медичного обслуговування на борту судна та на березі); соціально-побутове обслуговування й інші форми соціального захисту [2].

Таким чином, кожна держава-член зобов'язана вживати заходи відповідно до своїх національних особливостей, надання захисту в галузі соціального забезпечення всім морякам, котрі мають зазвичай постійне місце проживання на його території. У разі відсутності належного охоплення всіма видами забезпечення морякам можуть надаватися комплексні допомоги та виплати шляхом страхування або інших ефективних засобів з огляду на положення відповідних колективних договорів.

Поряд із традиційними державними формами соціального захисту моряків, існують також недержавні або альтернативні форми, які набувають все більшої популярності в міру розвитку глобалізації та змін на ринку праці.

Під альтернативним соціальним страхуванням слід розуміти систему недержавної компенсації населенню наслідків соціальних ризиків, які

ґрунтуються на добровільних особистих внесках громадян, або відрахувань від їхньої зарплатні за домовленістю між працівником і роботодавцем у недержавні соціальні (накопичувальні) фонди.

Альтернативні форми соціального забезпечення у свою чергу передбачають:

**Професійні організації і спілки:** Морські професійні спілки часто пропонують своїм членам програми соціального страхування, включаючи страхування від нещасних випадків, медичне страхування та пенсійні програми. Такі спілки можуть також забезпечувати юридичну підтримку, консультування та допомогу в отриманні відшкодування.

**Приватні страхові компанії:** Моряки можуть самостійно укласти договори про страхування з приватними компаніями для покриття різноманітних ризиків, таких як травми, хвороби або втрата професійної придатності.

**Благодійні організації:** Існують спеціалізовані благодійні фонди та організації, які працюють на допомогу морякам. Вони можуть надавати фінансову, психологічну або соціальну підтримку морякам, які опинилися в складних життєвих обставинах.

**Корпоративні програми підтримки:** Деякі морські компанії пропонують внутрішні програми соціальної підтримки своїх співробітників, які можуть включати в себе програми здоров'я, освіти або фінансової підтримки.

Альтернативні форми соціального захисту мають свої переваги та недоліки порівняно з державними. Вони можуть надавати більшу гнучкість, адаптованість до конкретних потреб моряка та можливість швидкої реакції на виклики. Водночас, це може потребувати більшої особистої ініціативи та відповідальності з боку самого моряка.

Таким чином, страхові та нестрахові форми соціального захисту моряків існують для забезпечення їх фінансової стабільності та безпеки. Державні механізми, такі як пенсійні системи та медичне страхування, є ключовими, а альтернативні форми, такі як благодійні організації та корпоративні програми, доповнюють їх. Важливо забезпечити баланс та врахувати міжнародні стандарти для підвищення рівня соціального захисту моряків.

#### **Список використаних джерел:**

1. Скуратівський В., Палій О. Соціальна політика К.: Вид-во УАДУ, 2003. 265 с.
2. Конвенція про працю у морському судноплавстві, 2006 (Міжнародна організація праці). Офіційний веб-сайт Міжнародної організації праці. URL: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms\\_560901.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_560901.pdf)

*Хінецька Г.І.*

*здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА*

*Науковий керівник: Сурілова А.О.,  
асистентка кафедри морського права НУОМА*

## **ПРОБЛЕМАТИКА БОРОТЬБИ З МОРСЬКИМ ПІРАТСТВОМ У МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОМУ АСПЕКТІ**

У сучасному світі піратство вже давно перетнуло кордони окремих держав та набуло міжнародного масштабу, тому боротьба з ним стала проблемою глобального характеру. В умовах розвитку міжнародних зв'язків збільшилася кількість протиправних діянь, які спрямовані проти безпеки морського судноплавства. Спостерігається стійка тенденція до розширення районів протиправної діяльності сучасних піратів. Жодна держава сьогодні не здатна самотійно протистояти таким протиправним актам, тому нагальною стає потреба активізації міжнародного співробітництва у сфері боротьби з актами піратства на морі.

Останнім часом піратство поживалося, переросло в міжнародний тероризм, що не може не викликати занепокоєння, оскільки з'явилася явна загроза міжнародним морським перевезенням, що негативно впливає на економіку країн. Одночасно з економічними проблемами постала загроза безпеці життя людей, які знаходяться на борту суден.

Відсутність ефективних механізмів боротьби з піратством визначається сьогодні як одна із загроз міжнародній спільноті. Зростаюча взаємозалежність держав у боротьбі зі злочинами, вчиненими проти безпеки судноплавства, вимагає відповідного відображення в міжнародному праві. Особливою є потреба активізації міжнародного співробітництва в цій сфері. Чільне місце в такому співробітництві належить міжнародно-правовим чинникам. Але, зважаючи на те, що в сучасних умовах значна частка механізмів боротьби з піратством належить до внутрішньої компетенції кожної окремої держави, необхідно паралельно розвивати вплив на національне законодавство, узгоджуючи його з міжнародним правом та спираючись на існуючий позитивний досвід різних країн.

Поряд з важливістю розвитку міжнародного права й законодавства держав, та в інтересах підтримання правового порядку на морі, необхідно більш повне використання можливостей, закладених у нормах міжнародного права. Неefективне використання правових норм на сьогодні та низька ефективність механізмів у боротьбі з піратством та морським тероризмом визначається як одна із загроз національній безпеці кожної країни та міжнародній спільноті взагалі.

Американська вчена В. Лансфорд виділяє п'ять об'єктивних чинників, що забезпечують процвітання сучасного піратства:



1) достатня кількість місцевого населення, що поставляє потенційних рекрутів у піратські зграї. У розореній та понівеченій внутрішніми суперечностями країні немає можливості легально заробляти й утримувати сім'ю.

2) відносно безпечна основа для піратських операцій. Наприклад, ухвалення Радою Безпеки ООН рішення № 1846 (2008 р.) дозволяло протягом дванадцяти місяців державам і регіональним організаціям входити для припинення морської злочинності в територіальні води Сомалі. Незважаючи на дозвіл використовувати всі засоби за необхідності придушення актів піратства і морського розбою в цих водах, мандат цей не поширюється на дії сил на березі. Право на переслідування злочинців усередині країни також не є очевидним;

3) продумана організація піратських нападів. Часто нальоти плануються заздалегідь, це вказує на вельми складну операцію. Те, що в піратів є можливість оперувати готівкою і безготівковими коштами обсягом у мільйони доларів, вказує на використання складних банківських схем і операцій;

4) зовнішня підтримка;

5) кланова система. Родинні зв'язки надзвичайно важливі, пірати працюють як єдина команда, їхня лояльність один до одного замінює їм усі інші почуття [1].

Затягуючи вирішення сучасних проблем стає наслідком отриманням піратами підтримки і субсидування із зовнішніх джерел. Такими джерелами, зокрема, можуть бути міжнародні терористичні групи, яких приваблює в морській злочинності не тільки висока фінансова вигода, але передусім глобальна гласність, яка є їхньою життєвою основою.

Погоджуємось із вченими, які вважають, що важливу роль у вирішенні піратського питання належить заходам військового характеру. Дані заходи за допомогою спільних зусиль держав, міжнародних організацій та інших спеціально уповноважених структур можуть істотно знизити рівень піратських нападів і допомогти в боротьбі зі злочинами, що здійснюються на морі [2, с. 371].

Використання військово-морських заходів є необхідним і вимушеним заходом протидії морським розбійникам. Військові кораблі, що входять до складу військово-морських сил, здатні до довгого автономного плавання, мають можливість проводити тривалі розвідувальні операції на величезних відстанях за допомогою корабельних вертольотів, берегових літаків-розвідників і мають у своєму розпорядженні необхідне озброєння для здійснення своїх операцій.

На наш погляд доречною в цьому питанні стає комплексна ідея боротьби з піратством – *«Практика боротьби з піратством»*, яка розділена на три групи:

1 група – захист судна; 2 група – залучення національних і коаліційних збройних сил для захисту судна; 3 група – залучення сторонніх компаній для захисту судна [3, с. 298].

*Практика захисту власного судна.* Не вдаючись до допомоги сторонніх організацій, судноплавні і торгові компанії можуть протидіяти піратам так:

по-перше, дотримуватись рекомендацій Міжнародного морського бюро щодо безпечних маршрутів. Часто рекомендовані маршрути справді безпечні ;

по-друге, придушувати піратство ще на рівні екіпажу. Практика протидії піратству на рівні екіпажу передбачає проведення навчань, несення вахти екіпажем із підвищеною пильністю, посилену охорону містка;

по-третє, використовувати технічні засоби для запобігання піратським нападам і захисту від них. Наприклад, такі заходи, як установка електронного обладнання для самонаведення переміщень піратів і недопущення зустрічей із ними, установка систем сигналізації та камер спостереження.

*Практика залучення національних і коаліційних збройних сил для захисту судна.* Суднобудівна компанія може розраховувати на таку допомогу з боку держави або з боку міжнародних, скоординованих сил, як:

по-перше, розміщення військових на борту. Так, у Нідерландах існує система, за якої будь-яка транспортна або судноплавна компанія, яка потребує військового супроводу на борту, може залишити заявку, яка буде розглянута;

по-друге, супровід комерційних суден у найбільш небезпечних районах бойових кораблів;

по-третє, патрулювання військовими кораблями особливо небезпечних районів;

по-четверте, метод суден-пасток. Метод суден-пасток передбачає, що військові кораблі маскуються під комерційні і використовуються як приманки для піратів. На борту таких кораблів-пасток розгорнуті сили, які можуть захопити піратів і передати їх відповідним органам, що притягне їх до юридичної відповідальності.

Практика залучення сторонніх приватних транспортних компаній, на які перекладено завдання забезпечення збереження вантажу та залучення приватних військових компаній, які забезпечуватимуть безпосередню охорону корабля і вантажу на ньому. Залучення сторонніх компаній з погляду надійності перевезення небезпечних вантажів має низку переваг. Багато транспортних компаній готові надати свої послуги. Деякі з них заручаються підтримкою страховиків, що також додає їм переваг з погляду безпеки. Однак у разі перевезення особливо небезпечних вантажів довірити їх третім особам клієнти не ризикують.

З вищевказаних причин поширеною є практика створення дочірніх компаній, які беруть на себе відповідальність за транспортно-логістичні послуги, юридично незалежні, але контролюються головним замовником. Наприклад, французька компанія «Oran» має мережу дочірніх транспортних компаній, які розташовані в кожній країні, де французи реалізують свої ядерні проекти. Ці компанії, що лежать на землі, знають конкретний маршрут і можуть забезпечити більш швидкі поставки.

Отже, підсумовуючи все вищезазначене, можемо сказати, що процес боротьби з піратством має продовжуватися з особливо швидкими темпами, бо через зволікання дана проблема набирає більших обертів. Єдиний правильний підхід до вирішення цієї ситуації – міжнародне співробітництво всіх держав та

створення нових спеціальних органів по боротьбі з піратством в рамках ООН (компетенція яких буде спрямована саме на вирішення цього завдання), які будуть здатні запобігти проявам піратства, що стають загрозою для здійснення торгівлі та вільного пересування у Світових водах.

**Список використаних джерел:**

1. Lunsford V. What Makes Piracy Work: Article. December, 2015. URL: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2015/december/what-makespiracy-work>
2. Шкарупа К. В. Сучасний стан міжнародно-правового регулювання боротьби з міжнародним піратством. *Юридична наука*. № 1 (103). 2020. С. 368 – 373.
3. Кузьменко О. Міжнародно-правові проблеми боротьби з піратством (у світлі загострення ситуації у гвінейській затоці). *Підприємництво, господарство і право*. № 11. 2020. С. 296 – 301.

**Ширяєва А.Д.**

*здобувач вищої освіти 1 року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Іванова А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

## **КОНЦЕСІЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ ЯК ІНСТРУМЕНТ ЇХ ВІДНОВЛЕННЯ У ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД**

Морська галузь є дуже важливим елементом формування економіки країни, визначення її місця на міжнародній арені тощо. На жаль, морський транспортний комплекс України за часів незалежності майже не розвивається. До основних причин цього можна віднести нестачу фінансових ресурсів. Враховуючи наявну геополітичну ситуацію, варіант того, що відбуватимуться покращення є примарним.

Дана галузь в Україні потребує особливої уваги. Враховуючи вдале економічне розміщення, процеси євроінтеграції, постає питання щодо проведення заходів із модернізації портів та їхньої інфраструктури. Не секрет, що обладнання є застарілим, деякі причальні споруди перебувають у критичному стані. Більш того, наразі ситуація ускладнюється терористичними актами з боку країни-агресора. За даними Укрінформ, тільки після 18 липня поточного року було знищено близько 105 об'єктів портової інфраструктури України[1]. З огляду на це постає питання розробки плану відновлення портової галузі найбільш економічно-привабливим шляхом, що обумовлює актуальність даної статті.

Концесія вважається одним з найбільш поширених, ефективних і прогресивних шляхів реалізації державно-приватного партнерства (надалі ДПП). Даний механізм дозволяє державі якомога вигідніше відновити і

модернізувати важливі об'єкти, підвищити рівень конкурентоспроможності, залучити новітні технології, техніку, кадрові ресурси тощо. Привабливість для інвесторів пояснюється можливістю розподілу ризиків, захистом прав концесіонера і сприянням реалізації проектів з боку держави.

Виникає питання чому варіант консолідації є найбільш прийнятним. Потенційно існує 2 шляхи оновлення портової інфраструктури із залученням сторонніх осіб та організацій – це консолідація і приватизація. Відповідно до Закону України «Про морські порти», а також Закону України «Про приватизацію державного та комунального майна» існує певний ряд перепон. У першому зазначеному документі об'єкти портової інфраструктури було поділено на стратегічні і нестратегічні, відповідно ті, що не підлягають і ті, що підлягають приватизації. У 2019 році Парламент прийняв Закон України «Про визнання таким, що втратив чинність, Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації», який набрав чинності 20.10.2019 р. У пояснювальній записці до Закону зазначено, що Перелік містить інформацію, яка втратила актуальність у частині найменувань органів державного управління та підприємств, а також не містить підстав для включення їх до переліків. Таким чином, формальні перепони до приватизації об'єктів портової інфраструктури наразі відсутні, а тому подальший розвиток процесу залежить, передусім, від політичної волі керівництва держави[2]. Однак порти залишаються стратегічно-важливими об'єктами для держави, зокрема для її економіки і безпеки. Таким чином, неодмінну перевагу матиме саме концесія портової інфраструктури.

Наразі такий вид ДПП як концесія регулюється Законом України «Про концесію» (остання редакція від 31.03.2023). Він визначає умови взаємодії концесіодавця і концесіонера, процедури ініціювання та прийняття рішення щодо її здійснення, гарантує прозорий механізм вибору концесіонера шляхом концесійного конкурсу, конкурентного діалогу, надає право залучити третіх осіб (незалежних експертів, радників), розглядає питання трансформації оренди у концесію, заміни концесіонерів, виділення земельних ділянок, виділяє чіткий механізм контролю та виконання наявних договорів концесії, регулює право власності тощо[3].

Відповідно до Національної транспортної стратегії України до 2030 року і Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року, перед країною постає завдання модернізація, реконструкції і удосконалення морського транспортного комплексу, а зокрема морських портів України. До 2022 року було запущено декілька проектів концесії портів, а саме: Бердянського, Маріупольського, Ренійського, а також пасажирського терміналу в Одеському порту. У середньому, на їхню реалізацію було відведено період 2021-2024 рр. Проте, на жаль, дані проекти були призупинені на етапах «пошук фінансування для розробки пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства» чи «розробка попереднього техніко-економічного обґрунтування»[4].

Резюмуючи слід вказати, що після перемоги Україна потребуватиме чималих фінансових вливань на відбудову своєї інфраструктури, у тому числі

портової. Тому варто більш детально розглянути можливість застосування на практиці варіанту концесії портів чи окремих їх складових, а також посприяти їхній реалізації не тільки у зазначених портах, а й об'єктів, що постраждали найбільше.

Виходячи з викладеного вище, можна дійти висновку про те, що саме «концесія - форма здійснення державно-приватного партнерства, що передбачає надання концесієдавцем концесіонеру права на створення та/або нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення об'єктом концесії...», отже саме договір концесії є привабливим для інвесторів та продемонструє готовність держави до системних змін у портовому секторі.

**Список використаних джерел:**

1. Атаки Росії на українські порти пошкодили 105 об'єктів інфраструктури: веб-сайт. URL: <https://www.ukrinform.ua/amp/rubric-economy/3760882-ataki-rosii-na-ukrainski-porti-poskodili-105-obektiv-infrastrukturi.html>
2. Неділько О. Доля українських портів: концесія чи приватизація? *Юридична газета online*. 2019. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/transportne-pravo/dolya-ukrayinskih-portiv-koncesiya-chi-privatizaciya.html>
3. Про концесію: Закон України від 03.10.2019 №155-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-IX#Text>
4. Концесійні проекти в морській галузі: веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/koncesiyni-proekti-v-morskiy-galuzi.html>

## **РОЗДІЛ II. МОРСЬКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ**

**Богач В.О.**

*здобувач вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Бабаченко М.В., к.е.н., доцент  
кафедри менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА*

### **ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ КАДРОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

Морський транспорт займає важливе місце в транспортній системі України, забезпечуючи як вітчизняні, так і міжнародні перевезення. Поставлені перед галуззю морського транспорту стратегічні цілі підкреслюють важливість її розвитку для ефективної реалізації зовнішньоторговельної діяльності країни, а також підвищення її конкурентоспроможності на міжнародному ринку транспортних послуг при перевезеннях, як українських вантажів, так і вантажів іноземних фрахтувальників.

Розвиток кадрового менеджменту, а з ним і кадрового потенціалу, що відповідає потребам і масштабам конкретних змін задля вдосконалення функціонування підприємств морського транспорту є важливим питанням сьогодення, так як кадри є важливою складовою кожного підприємства морського транспорту та судноплавних компаній вчасності.

Кадровий менеджмент підприємства – це узагальнююча характеристика сукупних здібностей і можливостей постійних працівників підприємства, що мають певну кваліфікацію, пройшли попередню професійну підготовку та володіють спеціальними знаннями, трудовими навичками і досвідом роботи в певній сфері діяльності ефективно виконувати функціональні обов'язки і давати певні економічні результати у відповідності з поточними та перспективними цілями підприємства [1,2].

Кадровий менеджмент підприємства має специфічну якісну характеристику. У нього включаються тільки штатні працівники, оскільки їх трудові зв'язку з громадським виробництвом носять постійний безперервний характер.

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.

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 [3].

Ефективність функціонування підприємства залежить від кількості працівників і якості їх професійної підготовки. Кадровий менеджмент підприємства повинен забезпечити реалізацію виробничих завдань, зміцнення конкурентоспроможності, успішний організаційний розвиток. Таке розуміння кадрового менеджменту дозволяє сформулювати його складові елементи і виділити дві групи – кількісні та якісні параметри.

Кількісні параметри дозволяють кількісно виміряти можливість участі працівників підприємства в трудовому і виробничому процесах.

Якісні параметри відображають ступінь розвитку здібностей, придатності та готовності до виконання робіт певного виду і якості, ставлення до праці, можливості і готовності працювати.

З кількісної точки зору наявність (достатність) кадрів за кожним структурним підрозділом і підприємством в цілому визначається виходячи з обсягів виробничих завдань і потенційних можливостей, які мають кадри, а з якісної – ступенем відповідності професійно-кваліфікаційного рівня працівників та складності виконуваних робіт.

Структура кадрового складу залежить від концепції розвитку підприємства, функцій, завдань і структури підприємства, системи вимог, що пред'являються до співробітників. Раціональна структура кадрового потенціалу дозволяє підприємству оперативно вирішувати виробничі завдання [4].

Слід зазначити, що якісні характеристики кадрового потенціалу представляють більш складну за змістом і оцінкою групу. Їх аналіз дозволяє найбільш точно визначити поточний стан кадрового потенціалу і напрямок приведення у відповідність фактичного кадрового потенціалу з необхідним для реалізації цілей підприємства. Пропонується виділити три підгрупи, що характеризують складові елементи кадрового потенціалу: психофізіологічний, професійний і особистісний потенціал.

Кадровий потенціал як соціально-економічна категорія відображає можливу участь працівників у виробництві з урахуванням сукупності їх психофізіологічних, професійних і особистісних характеристик. Розвиток кадрового потенціалу підприємства, в нашій уяві, являє собою комплексний процес збереження і зміни (кількісного і якісного) кадрового потенціалу для якісного виконання існуючих і перспективних виробничих функцій.

Збереження кадрового потенціалу розуміється не як підтримка існуючого положення (яке може характеризуватися і набором негативних рис), а як закріплення позитивних змін.

Розвиток кадрів сприяє набуттю робочої сили, що володіє високим рівнем здібностей і мотивацією завдань, що стоять перед організацією. Управління розвитком сконцентровано на створенні досвіду, відносин, навичок і має будуватися строго відповідно до загально-організаційних цілей, потреб працівників і необхідними змінами.

Підкреслимо, що загально-організаційний розвиток кадрового потенціалу покликано удосконалювати результати конкретних працівників, підрозділів та організації в цілому. У загальному вигляді організаційний розвиток кадрового потенціалу являє собою цілеспрямований вплив керівництва підприємства на рівень кількісних і якісних показників кадрового потенціалу з метою підвищення ефективності функціонування організації як в короткостроковому, так і в стратегічному аспекті [5].

Управління розвитком кадрового потенціалу підприємства здійснюється через відповідні функціональні структури, які реалізуються за допомогою системи заходів в рамках управління кадрами. Вони спрямовані на нарощування і розвиток кадрового потенціалу, в чому підприємство зацікавлене в значній мірі. Управління кадрами складається в планомірному регулюючому впливі на всіх стадіях відтворення і споживання кадрового потенціалу, яке забезпечує потреби підприємства в необхідних якісних і кількісних параметрах кадрового потенціалу та на цій основі - гармонійний розвиток кадрів і підвищення продуктивності праці. Розвиток кадрового менеджменту безпосередньо залежить від системи управління кадрами.

Цілі і стратегії організації, організаційні компетенції кадрів і прогнозована динаміка кадрів визначає кількісні та якісні показники кадрового потенціалу, необхідного організації для вирішення виробничих завдань.

Розвиток кадрового потенціалу в рамках функціонування системи управління кадрами підприємства складається з наступних складових:

- комплектування всіх ділянок виробництва кваліфікованим персоналом, відповідним вимогам певної галузі та ступеня розвитку суспільства на даному етапі;
- створення умов для високопродуктивної якісної праці працівників для забезпечення ефективної конкурентоспроможності підприємства, галузі в цілому.

Методичний підхід до аналізу стану кадрового потенціалу підприємства, що структурує оцінку кадрового потенціалу за трьома основними складовими:

- аналіз кількісних і якісних показників кадрового потенціалу;
- аналіз рівня кваліфікації;
- аналіз самооцінки кадрового потенціалу.

Така структура оцінки кадрового потенціалу підприємства дозволяє провести детальний аналіз кадрового потенціалу, сформованого на підприємстві на даний момент, що дає можливість визначити напрямки розвитку.

***Список використаних джерел:***



1. Михайліченко М.В., Рудик Я.М. Кадровий менеджмент: навчальний посібник. Київ: ЦП "КОМПРИНТ". 2017. 323 с.
2. Норд Г. Л. «Кадровий менеджмент»: методичні рекомендації. Миколаїв: Вид-во ЧНУ ім. Петра Могили. 2021. 40 с.
3. [Сотниченко Л. Л.](#), Задерей А. Є., Павленко В.А. Формування механізму управління розвитком організаційної культури підприємства морської галузі. Менеджер. 2018. № 4. С. 23-31. URL : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nzhm\\_2018\\_4\\_5](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nzhm_2018_4_5)
4. [Сотниченко Л. Л.](#), Задерей А.Є. Чинники ефективності застосування міжнародного управління людськими ресурсами в морських портах. Менеджер. 2019. №4. С. 85-93. URL : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nzhm\\_2019\\_4\\_13](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nzhm_2019_4_13)
5. Шубалого О. М. Управління персоналом: підручник. Луцьк: ІВВ Луцького НТУ. 2018. 404 с.

**Волковніков С.В.**

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

## **ОСОБЛИВОСТІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ СПГ МОРЬСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ**

Технології видобутку нафти і газу, а також їхнє транспортування постійно вдосконалюються. І одним із найяскравіших прикладів цього є скраплений природний газ, а саме технологія великотоннажного зрідження газу та транспортування СПГ морським транспортом на віддалені відстані.

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 [1].

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. Морське транспортування газу передбачає відсутність чіткої прив'язки СПГ-бізнесу до конкретних покупців і наявність можливості змінювати ринки збуту. Підсумовуючи, можемо узагальнити основні переваги морських перевезень природного газу, що наведені на рис. 1.



Рис. 1. Переваги транспортування газу водним транспортом  
Джерело: розробка автора

Також варто виділити роль СПГ як альтернативного палива для судноплавства. Це найекологічніше викопне джерело енергії, яке порівняно з мазутом може зменшити викиди сірки на 99%, оксидів азоту на 80% і викиди CO<sub>2</sub> до 20%, а також більшість твердих частин. LNG/двопаливні двигуни викидають менше грамів CO<sub>2</sub> в еквіваленті на кВт, ніж дизельні двигуни. Двопаливні двигуни можуть використовувати існуючу технологію, дозволяючи суднам працювати на різних типах палива та відповідати нормам, залишаючись конкурентоспроможними в економічному аспекті [2].

З впровадженням суворішого екологічного законодавства для зменшення викидів як на місцевому, так і на міжнародному рівнях, все більше власників морських суден розглядають можливість використання більш чистого альтернативного бункерного палива для досягнення відповідності вимогам. Починаючи з січня 2021 року, Міжнародна морська організація (ІМО) ввела новий глобальний ліміт у 0,5% вмісту сірки в мазуті суден. Введення суворішого обмеження на вміст сірки в морському бункерному паливі стимулювало перехід на судна, що працюють на СПГ, шляхом встановлення нових систем або переобладнання, де це можливо, разом із будівництвом

відповідної інфраструктури бункерування. Тобто таке рішення привело до збільшення інвестицій в портову інфраструктуру бункеровки і в галузь будівництва суден, що працюють на СПГ. В даний час вони містять невелику долю флоту і кількість замовлень. Але очікується, що їх число значно зросте в наступні роки.

**Список використаних джерел:**

1. Офіційний сайт Світового банку (The World Bank). LPI Report. URL: <https://lpi.worldbank.org/>
2. Patrick Janssens Innovation in the LNG carrier sector URL: <https://www.lngindustry.com/liquid-natural-gas/27012021/innovation-in-the-lng-carrier-sector/>

**Добровольський М.В.**

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

**ОРГАНІЗАЦІЯ ПРОЦЕСУ ЛОГІСТИЧНОГО УПРАВЛІННЯ  
РОЗВИТКОМ ІНФРАСТРУКТУРИ МОРСЬКОГО ПОРТУ**

Дослідження сучасного стану морської транспортно-логістичної інфраструктури дозволяє виділити низку проблем, основними з яких виступають: низький рівень освоєння та впровадження інноваційних технологій перевалки, обробки та складування вантажів, особливо контейнерних, формування єдиної митної та тарифної політики та ін., що потребує актуалізації підходу до розвитку логістичної інфраструктури морських портів

В даний час розвиток логістичної інфраструктури в морських портах обмежується інвестиційними можливостями логістичних операторів, що не дозволяє реалізувати комплекс стратегічних завдань розвитку морської транспортно-логістичної інфраструктури [1].

Розвиток логістичної інфраструктури морського порту має здійснюватися у межах розробки єдиного процесу логістичного управління морським портом. Враховуючи особливості функціонування морських портів, логістичне управління необхідно здійснювати на основі процесного підходу в певній послідовності.

Процес логістичного управління належить до основних процесів. Метою створення процесу є забезпечення логістичного управління морськими портами з допомогою постановки стратегічних цілей. Першочерговим завданням є формулювання стратегії та розробка системи цілей. Як логістична стратегія морського порту слід визначити стратегію концентрованого зростання, спрямовану на посилення позиції порту на ринку транспортно-логістичних послуг [2].

Координатором процесу є керівник структурного підрозділу – логістичний координатор, який відповідає за результат процесу, що має у своєму розпорядженні всі необхідні ресурси, інформацію про хід процесу та повноваження для управління процесом.

Можна виділити шість підпроцесів логістичного управління:

Перший підпроцес «Аналіз зовнішнього та внутрішнього середовища морського порту». Для даного підпроцесу необхідними умовами виступають стратегічні напрями розвитку, що формуються на макрорівні Єдиним оператором, і враховують вимоги та очікування суб'єктів ринку транспортно-логістичних послуг щодо якості та номенклатури послуг, що надаються, тарифної та митної політики, стану об'єктів логістичної інфраструктури тощо.

Результатом аналізу виступають звіти та рекомендації щодо розвитку логістичної системи морського порту, прогноз обсягів перевезень, пропозиції щодо впровадження цифрових технологій.

Інструменти аналізу: PEST-аналіз, BSC, SPACE – методика, SWOT-аналіз внутрішнього та зовнішнього середовища, метод складання профілю організації, методи економічного та управлінського аналізу та ін. [3].

Другий підпроцес «Стратегічне логістичне управління». Основою для стратегічного логістичного управління є насамперед результати аналізу зовнішнього оточення та аналізу внутрішнього середовища морського порту, здійснені на основі оперативної та статистичної звітності суб'єктів логістичної системи.

Результати цього підпроцесу:

- звіти про досягнення стратегічних цілей управління логістичною системою морського порту;
- документація щодо організації між-організаційної та функціональної логістичної координації між суб'єктами логістичної системи морського порту;
- управлінські рішення, що визначають пріоритети розвитку логістичної системи морського порту в цілому та операторів морських терміналів зокрема та є основою для розробки стратегічного плану розвитку;
- управлінські рішення щодо вибору альтернативних проектів розвитку логістичної інфраструктури на основі порівняння вартісних та тимчасових витрат, джерел фінансування інвестиційних проектів, у тому числі використання механізмів державно-приватного партнерства;
- управлінські рішення, що координують напрями та структуру вантажопотоків.

Перелічені управлінські рішення мають бути оформлені у формі положень, правил, інструкцій, які регламентують процес стратегічного управління логістичною системою морського порту.

Третій підпроцес «Розвиток логістичної системи морського порту». Розвиток передбачає якісну зміну об'єктів логістичної інфраструктури: морських терміналів, під'їзних автомобільних та залізничних колій, спеціальних суден, що забезпечують, створення єдиного інформаційного простору, впровадження цифрових технологій тощо [4].

Результатом підпроцесу є сформований стратегічний план розвитку логістичної інфраструктури морського порту та регламенти, що уніфікують логістичні бізнес-процеси та дозволяють застосовувати стандартні технології «взаємозамінності» обсягів транспортних робіт між транспортно-експедиторськими компаніями.

Четвертий підпроцес «Управління проектами розвитку логістичної інфраструктури». До цього підпроцесу виступає формування інтегрованого портфеля проектів розвитку, конкретизованого за напрямками:

- проекти розвитку логістичної інфраструктури;
- проекти розвитку портових потужностей;
- проекти розвитку цифрових технологій.

Результат: звіт про ступінь виконання конкретних проектів; плани проектів (ресурси, необхідні для реалізації проекту, поділ робіт на етапи та тимчасовий графік виконання етапів); портфель проектів розвитку логістичної інфраструктури морського порту, що включає техніко-економічне обґрунтування проектів, встановлення пріоритетів, розподіл ресурсів між проектами, облік впливу проектів (залежні та незалежні), вибір методу фінансування.

П'ятий підпроцес «Єдиний оператор». Основою для даного підпроцесу є звіти та рекомендації, сформульовані в результаті аналізу внутрішнього та зовнішнього середовища морського порту, звіти логістичного координатора зі стратегічного управління. Необхідними умовами є вимоги та очікування суб'єктів транспортно-логістичного ринку в рамках поняття «цінність для клієнта» [5].

Результат функціонування підпроцесу «Єдиний оператор»:

- розробка та затвердження стратегічних пріоритетів розвитку логістичної системи морського порту;
- інформація для суб'єктів транспортно-логістичного ринку, що містить відомості про прийняту тарифну та митну політику, застосовувані технології транспортування, перевалки та складування вантажів, наявність спеціалізованих вантажних терміналів та портофлоту, використання цифрових технологій, переваги розташування морського порту, що дозволяють оптимізувати вартісні та тимчасові витрати на перевалку вантажів тощо.

Інструменти управління: методи стратегічного аналізу, вибір стратегічних пріоритетів, планування, бенчмаркінг та ін.

Шостий підпроцес «Оперативне управління вантажо- та суднопотоками». Оперативне керування здійснюється логістичним координатором [6]. Як основні завдання оперативного управління слід виділити:

- моніторинг та управління вантажопотоками та суднопотоками: контроль параметрів потоків, оперативне планування діяльності операторів морських терміналів;
- допоміжні процедури: митні та сертифікаційні процедури, документообіг, забезпечення безпеки та ін.

Результати підпроцесу – плани розвитку операторів морських терміналів, розроблені з урахуванням встановлених стратегічних пріоритетів, бюджети розвитку операторів морських терміналів, оперативна та статистична звітність, що відображає результативність логістичної діяльності.

Морський порт є центром сполучення вантажопотоків, у зв'язку з цією об'єктивною умовою його розвитку є формування інформаційної платформи, що дозволяє, з одного боку, на макрорівні відстежувати рух вантажопотоків відправниками вантажу, вантажоодержувачами, транспортно-експедиторськими компаніями, перевізниками в режимі реального часу, з іншого - мікрорівні - забезпечувати отримання достовірної та повної інформації суб'єктам логістичної системи порту, необхідної для прийняття управлінських рішень, планування та організації вантажопотоків та суднопотоків.

**Список використаних джерел:**

1. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року  
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#n11>
2. Ринок логістичних послуг України: тренди та можливості. URL: <https://trademaster.ua/articles/312595>
3. Центр транспортних стратегій. URL: [https://cfts.org.ua/news/2019/01/23/v\\_2018\\_godu\\_obyem\\_gruzoperevozok\\_sokratilsya\\_na\\_2\\_51321](https://cfts.org.ua/news/2019/01/23/v_2018_godu_obyem_gruzoperevozok_sokratilsya_na_2_51321)
4. Логістика в організації міжнародних перевезень : навч. посіб. Для здобувачів ступеня бакалавра / Войтко С. В., Корогодова О. О. Київ: КПІ ім. Ігоря Сікорського, 2022. 138 с. URL :<https://ela.kpi.ua/bitstream/Lohistyka.pdf>
5. Сотниченко Л.Л., Бурмака Л.О., Табенський С.В. Формування інтегрованого управління транспортно-логістичними системами морських портів № 11(25) (2023): Наука і техніка сьогодні, серія «Економіка», [https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-11\(25\)-349-361](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-11(25)-349-361)
6. Candemira Y., Çelebib D., Candemira Y. An inquiry into the analysis of the Transport & Logistics Sectors' Role in Economic Development. Transportation Research Procedia. 2017. Vol. 25. P. 4692–4707.

**Єгорова В.В.**

*здобувач вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Бабаченко М.В., к.е.н., доцент  
кафедри менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА*

**АНАЛІЗ СУЧАСНИХ СТРАТЕГІЙ УПРАВЛІННЯ  
СУДНОПЛАВНИМИ КОМПАНІЯМИ НА РИНКУ МОРСЬКИХ  
КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Оскільки на ринку морських контейнерних перевезень переважають організації середнього та малого бізнесу, то він ближчий до чистої конкуренції.

Тим не менш, спостерігаються випадки поглинання організацій малого бізнесу середніми організаціями, що при появі та збереженні такої тенденції призведе до збільшення частки останніх, їх злиття та поступового перетворення ринку чистої конкуренції на олігополістичний.

Проаналізувавши види стратегій, що реалізуються в організаціях на ринку морських контейнерних перевезень ми сформуваємо діаграму зазначену на рис.1. Виходячи з діаграми можна зробити висновок, що стратегія зниження витрат лідирує (33%). Це може бути пов'язано з негативними явищами в економіці, що відбуваються на сьогоднішній день, безпосередньо відбиваються і на ринку морських контейнерних перевезень. Відомо, що ця стратегія, зазвичай, носить тимчасовий чи короткостроковий характер у зв'язку з ринковою ситуацією, що складається в певний момент часу і характеризується пошуком можливостей зменшення витрат, а також проведення низки заходів, спрямованих на скорочення непродуктивних витрат [1].

Популярність стратегії клієнтоорієнтованості (21%) дозволяє також відзначити важливість споживчих переваг, оскільки ця стратегія орієнтована на потреби реальних та потенційних клієнтів у транспортній послугі. Крім того, стратегія підходить для ринкових умов, що змінюються, і може включати елементи декількох стратегій, які задіяні в залежності від певних зовнішніх умов. В умовах стабільного стану ринку морських контейнерних перевезень організації більшою мірою обирають стратегію клієнтоорієнтованості [2].

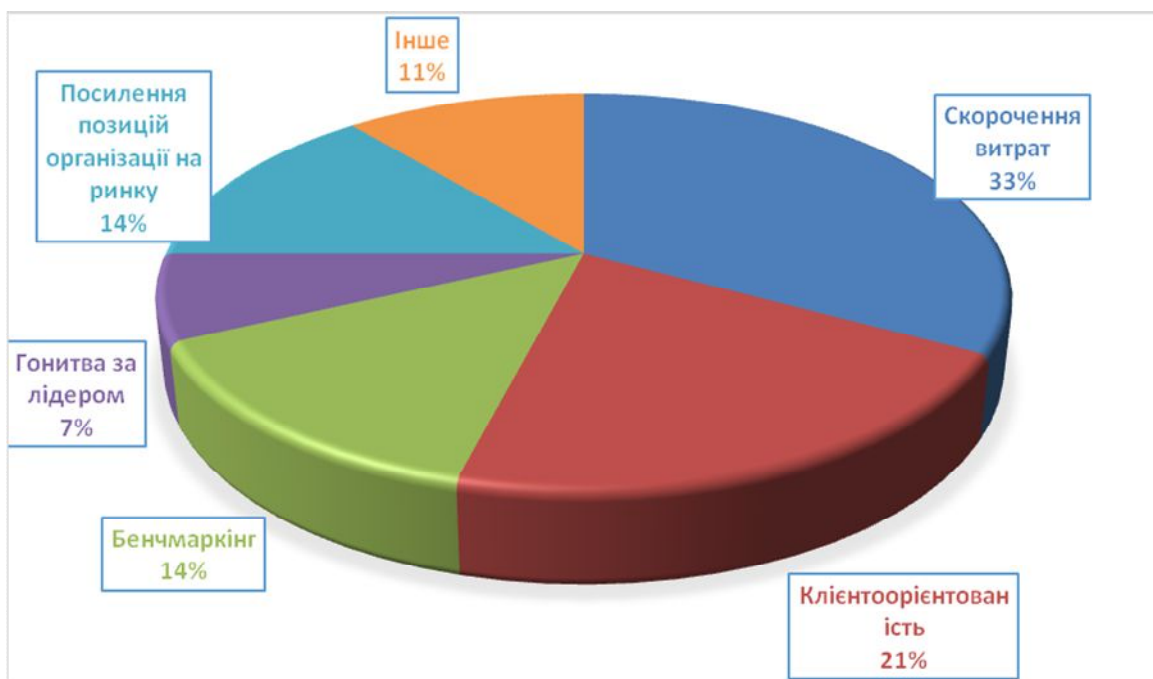


Рис.1. Види стратегій, що реалізуються в судноплавних компаніях на ринку морських контейнерних перевезень

Стратегії погоні за лідером, бенчмаркінгу та посилення позицій організації на ринку склали частки 7%, 14% та 14% відповідно [3].

Серед інших стратегій, реалізованих в організаціях на ринку морських контейнерних перевезень є стратегія скорочення витрат за допомогою цифровізації окремих процесів, що становить особливу важливість для транспортно-експедиційних організацій. У рамках такої стратегії увага приділяється впровадженню CRM-систем (систем управління інформацією про клієнтів) для організації продажів та ERP-систем (систем управління підприємством) для обліку бізнес-процесів, управління трудовими ресурсами, тощо.

У рамках стратегій, що використовуються судноплавними лінійними компаніями, було зазначено наявність елементів аутсорсингу. Так окремі напрями діяльності, наприклад, пов'язані з підготовкою та виданням океанських коносаментів, можуть передаватися офісам у країнах, що розвиваються, що дозволяє зменшити витрати на персонал. Також була виділена стратегія спеціалізації на певній ринковій ніші: перевезення небезпечних вантажів, перевезення негабаритних та/або великовагових вантажів, контейнерні рефрижераторні перевезення та ін.

Результати дослідження свідчать про необхідність формування організаційно-методичного забезпечення реалізації стратегії в організаціях на ринку морських контейнерних перевезень як єдиної методологічної та методичної платформи для правильного аналізу та вибору стратегії, а також її зміни у зв'язку зі змінами ринкових умов.

#### **Список використаних джерел:**

1. 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](http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPP_2015_815_7)
2. Петруні Є.Ю. *Прийняття управлінських рішень.* Київ: Центр учбової літератури, 2017. 216 с.
3. Review of Maritime Transport 2023 (Огляд морського транспорту). URL: <https://unctad.org/en/pages/>

**Жук О.О.**

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

## **СКЛАДНОЩІ ПРИ ОЦІНЦІ ТА ДІАГНОСТИЦІ ЕКОНОМІЧНОЇ СТІЙКОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ**

Морські порти є ключовою ланкою народного господарства України, їх розвиток має відповідати тенденціям світової торгівлі та інноваціям у суднобудуванні. Сьогодні морські порти – це вузлові ланки у транспортній



мережі країни, що функціонують як центри перевалки вантажів з морського транспорту на наземні транспортні засоби та у зворотному напрямку. Недостатня розробленість проблеми стійкості морських портів обумовлена галузевою специфікою морського сектора. Основна особливість продукції морського транспорту – її нематеріальний характер і не здатність до нагромадження.

Зараз немає чіткої єдиної системи, що дозволяє комплексно і всебічно оцінити економічну стійкість морського порту.

Розроблені вченими-економістами методики є багатокритеріальними, часто мають інтегральний показник, і, крім іншого, не враховують специфіку морського транспорту і не адаптовані до цієї галузі. Особливості ж галузевої діагностики стійкості морського порту виявлено недостатньо повно і під час проведення оцінки виникає низка складнощів. Серед них [1]: мінливість уявлень про функціональне призначення роботи морського порту; нематеріальний характер продукції морського транспорту; проблеми оцінки зовнішніх та внутрішніх факторів впливу на стійкість порту та його результати, оскільки вони тісно пов'язані з функціонуванням супутніх галузей економіки; проблеми оцінки стандартних показників роботи портів: відсутня узагальнена статистична база, показники роботи промислових підприємств не збігаються з показниками роботи морського порту, складність агрегування показників; труднощі з визначенням складу оціночних критеріїв економічної стійкості, їх градацією для різних рівнів розв'язуваних портом виробничих завдань; відсутність загальноновизнаної національної методики оцінки рівня складових економічної стійкості морських портів, оскільки підходи, які отримали визнання у зарубіжній практиці, не завжди можна застосувати в умовах економіки України, а національні методики, переважно, адаптовані до умов роботи виробничо-промислових підприємств; низький рівень методологічної підтримки та відсутність у економістів якісного інструментарію вибору різних варіантів управлінських рішень, які мають ґрунтуватися саме на рівні економічної стійкості.

Проблеми, що виникають при оцінці та діагностиці економічної стійкості морського порту систематизовані на рис. 1.

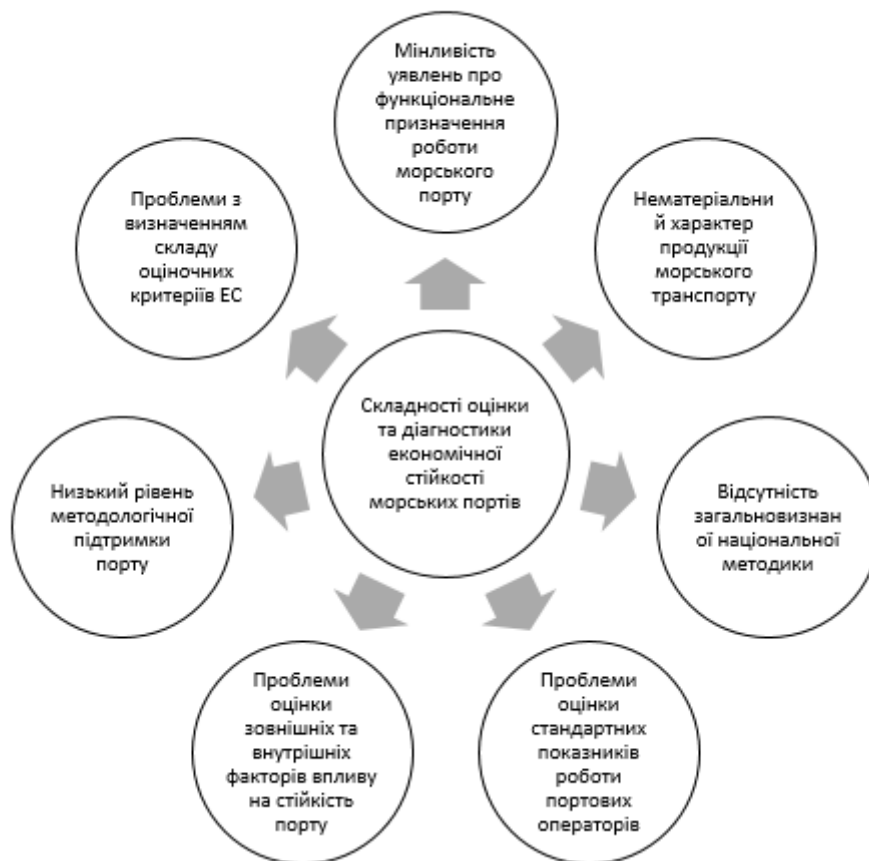


Рис. 1. Складності при оцінці та діагностиці економічної стійкості морських портів

У сучасних умовах глобальної нестабільності факторів довкілля потрібен системно-динамічний та інтегрований підхід до оцінки економічної стійкості морського порту. На наш погляд, методика оцінки економічної стійкості морського порту повинна ґрунтуватися на обліку динаміки розвитку підприємства за його ключовими напрямками діяльності та забезпечення збалансованості показників за функціональними складовими економічної стійкості [2].

#### **Список використаних джерел:**

1. Ткаченко С.М. Сутність економічної стійкості підприємств та її складові. *Електронне наукове видання «Ефективна економіка»*, № 5, 2011. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1350>
2. Дем'янченко А.Г. Концепція ефективного управління розвитком морської портової галузі України в ринкових умовах: монографія. Маріуполь: Новий світ, 2014. 359.

**Каранфілова Ю.Д.**

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

## **ДОСЛІДЖЕННЯ ПІДХОДІВ ДО ОЦІНКИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ПРОДУКТУ**

Для оцінки конкурентоспроможності можна застосовувати інтегральний показник, але більш продуктивним є комплексний підхід, у рамках якого оцінюються всі складові конкурентоспроможності, враховується реальне становище підприємства на ринку, аналізуються кількісні та якісні показники.

Виділяють основні етапи оцінки конкурентоспроможності об'єкта на конкретному ринку (рис. 1) [1].

Для здійснення оцінки конкурентоспроможності об'єкта, потрібно зіставляти його з аналогічними об'єктами, які викликають інтерес на ринку. При цьому аналогічні об'єкти є базовими. Вибираючи базовий об'єкт, пропонуємо враховувати близькість аналога та об'єкта, що оцінюється, цільового призначення та умов експлуатації.

Саме з визначення мети дослідження починається оцінка конкурентоспроможності [2]:

- щоб визначити, яке місце займає ця продукція серед аналогів, цілком достатньо провести їх пряме порівняння за найважливішими параметрами;
- якщо має на меті оцінити перспективи продажу продукції на конкретному ринку, то доцільно використовувати відомості про товар, який у перспективі планується вивести на ринок, а також про зміну в країні чинних стандартів та законодавства, динаміки споживчого попиту.

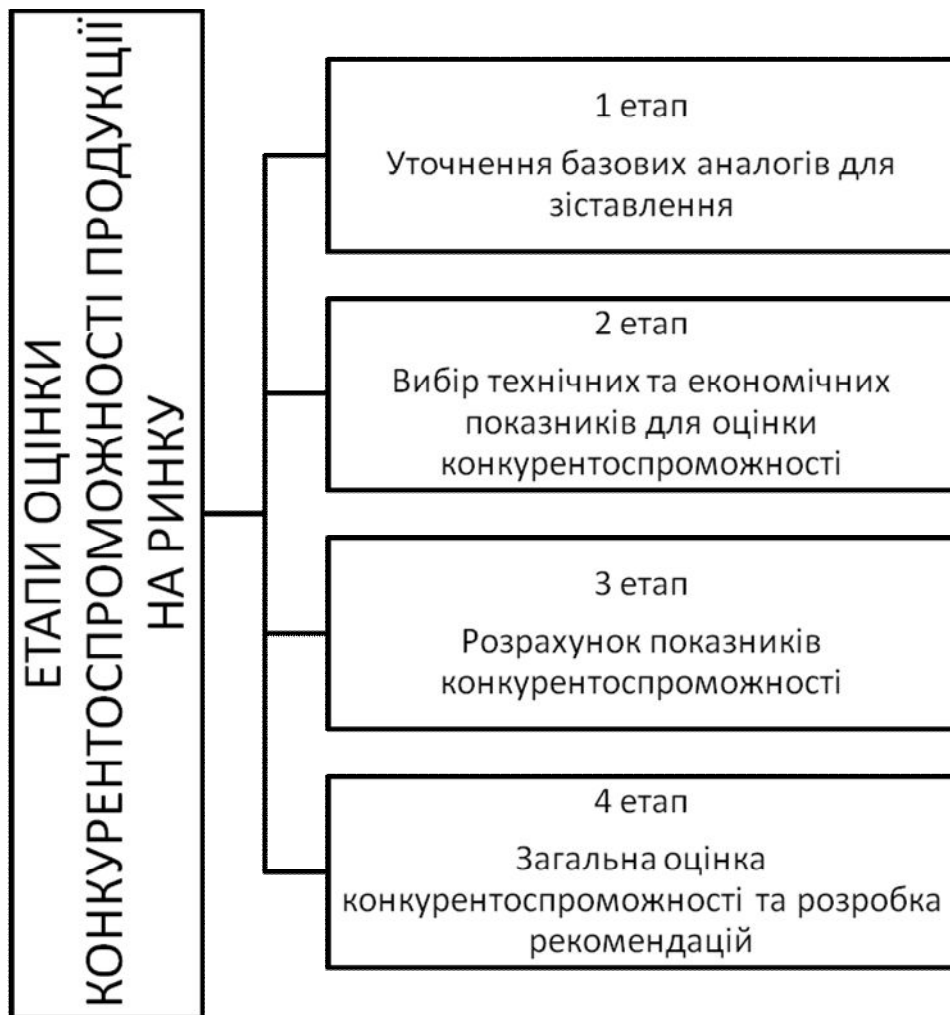


Рис. 1. Етапи оцінки конкурентоспроможності продукції на ринку  
*Джерело: складено автором*

Тим не менш, основна мета оцінки конкурентоспроможності полягає в безперервному вивченні ринкових умов, іншими словами, воно має проводитися як на початок розробки нової продукції, так і під час її реалізації [3]. Загальна емпірична формула конкурентоспроможності (КСП) продукції має вигляд:

$$КСП = \text{якість} + \text{ціна} + \text{обслуговування}$$

В результаті маркетингових досліджень формуються вимоги до продукту. Основна увага звертається на технічний рівень продукції, враховується відповідність рівня якості вимогам стандартів та рівня якості продукції в експлуатації та споживанні до вимог нормативно-технічної документації, і навіть рівень витрат споживача.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Міжнародний бізнес: навч. посібник. / під заг. ред. Т. В. Орехової. Вінниця: ДонНУ імені Василя Стуса, 2017. 425 с. URL: <https://r.donnu.edu.ua/bitstream/123456789/1531/1.pdf>

2. Безродна С. М. Управління якістю: навч. посіб. для студентів економічних спеціальностей . Чернівці: ПБКФ «Технодрук», 2017. 174 с

3. Цибульська, Е.І. Конкурентоспроможність підприємства: навч. посіб. Харків: Вид-во НУА, 2018. 320 с.

**Ковальова Є.Д.**

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

## **ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ЯК ВАЖЛИВА СКЛАДОВА РОЗВИТКУ ГАЛУЗІ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

У зв'язку з тим, що транспорт є однією з найважливіших інфраструктурних сфер, які забезпечують соціально-економічний розвиток, в його завдання в першу чергу, входить: задоволення платоспроможного попиту на перевезення; поліпшення обслуговування підприємств та населення за допомогою розширення спектрів послуг, що надаються і підвищення їх якості; ослаблення обмежень, які накладаються умовами транспортувань на транспортно-економічні зв'язки і рухливість соціуму.

Підвищення якості транспортних послуг є важливою складовою частиною проблеми підвищення продуктивності транспортного виробництва. Економічний і соціальний аспекти вивчення проблеми якості, сюди також слід відносити і транспортну сферу, поетапно складаються як новітній напрям наукових досліджень. Розвиток транспортної галузі цього напрямку вимагає відображення в ньому як загального в теорії якості, яка властива всім галузям матеріального виробництва, так і приватного, властивого тільки транспорту.

Отже, в сучасних умовах з переважаючою сферою послуг в українській економіці, необхідно формування концептуального підходу управління якістю транспортних послуг, що враховує як загальні вимоги теорії якості, так і особливості транспортної галузі [1].

Схематично, взаємозв'язок транспортного обслуговування, забезпечення і транспортних послуг можна представити у вигляді схеми, як зазначено на рис. 1.

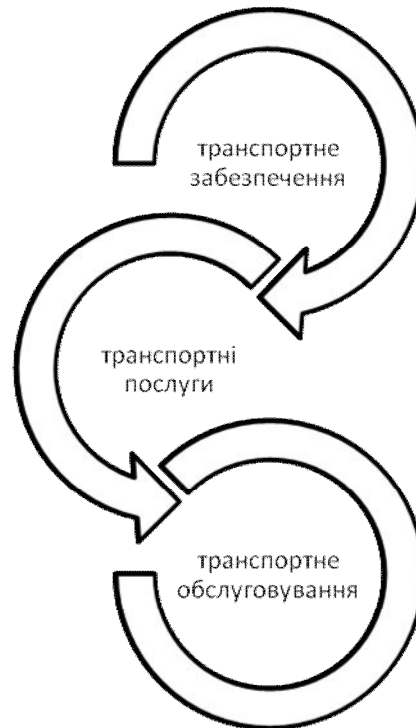


Рис. 1. Взаємозв'язок транспортного обслуговування, забезпечення і транспортних послуг

Удосконалення концептуального підходу підвищення якості транспортних послуг являє собою спільну ідею вирішення проблеми. В основі цієї ідеї повинні знаходитися найзагальніші принципи, відповідно до яких буде відбуватися реорганізація діяльності підприємства морського транспорту, що сконцентроване на підвищенні якості транспортних послуг.

При дослідженні проблем якості транспортних послуг на підприємствах морського транспорту можна позначити кілька моментів, які характеризують відмінність думок про якість послуг з позицій споживачів і виробників [2]:

- викривлене сприйняття очікувань клієнта;
- невідповідність між сприйняттям очікувань клієнтів і зміною цього сприйняття в наборі вимог якості послуг;
- невідповідність між вимогами і фактичною якістю послуг;
- невідповідність між наданими послугами і зовнішньої інформацією.

Для виявлення суті явища – впливу організації процесу просування послуги підприємства морського транспорту на якість транспортних послуг, потрібно виходити з певної моделі діяльності підприємства, при цьому, модель повинна являти собою корисне спрощення реальності, яке призначене для дослідження аспектів.

Отже, суть концептуального підходу полягає в дослідженні, в розробці, впровадженні та підтримці на підприємстві морського транспорту відповідної схеми управління якістю транспортних послуг, що реформує «наскрізні» процеси підприємства з метою досягти максимальної задоволеності замовника транспортних послуг.

**Список використаних джерел:**

1. Ковалева Є.Н. Принципи побудови системи управління якістю транспортних послуг. Київ. 2017. 119 с.
2. Циганов В.В., Бородін В.А., Савушкін С.А. Адаптивне управління транспортною компанією на основі клієнтоорієнтованості. *ІТНОУ: інформаційні технології в науці, освіті та управлінні*. Харків. 2017.

**Колесник Д.С.**

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

**КЛЮЧОВІ ПРОБЛЕМИ ТА НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ  
ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ КОМПАНІЇ**

Зовнішньоекономічна діяльність в Україні багато в чому залежить від розвитку транспорту та експедиторського сервісу у логістичних виробничо-транспортних системах. При цьому відзначимо, що грамотна робота експедитора є запорукою успіху функціонування як усього логістичного ланцюжка, так і окремих видів транспорту, забезпечуючи сталий розвиток транспортного комплексу країни.

Враховуючи значущість даного сектору послуг для розвитку української економіки, експедитори мають відповідати вимогам споживачів. Це передбачає організацію функціонування компанії як мультимодального оператора, і вимагає щодо напрямів її розвитку обліку критеріїв, за якими споживачі оцінюють вигоду від укладених контрактів на транспортно-експедиційне обслуговування [1].

У сучасних реаліях проведені дослідження доводять посилення конкуренції над ринком транспортно-експедиційних послуг, і навіть розкривають нові умови ведення бізнесу (глобалізація, введення санкцій, цифровізація економіки та логістики та інших.). Складність та багатоаспектність завдань, що стоять перед експедиторськими компаніями, трансформація зовнішнього ділового середовища визначає необхідність узгодження економічних інтересів учасників логістичного ланцюжка доставки вантажів не тільки на етапі виробничого процесу, а й при плануванні напрямків розвитку компанії. У цьому зв'язку, щоб утримати конкурентну позицію, транспортно-експедиторським компаніям необхідно оптимізувати процес стратегічного планування, що забезпечить прийняття обґрунтованих управлінських рішень [2].

Аналіз підходів та інструментів вибору стратегічних альтернатив розвитку компанії показав, що зараз транспортно-експедиторські компанії віддають перевагу традиційному інструментарію, що не відображає галузеві особливості, що знижує ефективність системи планування. Вищезазначене визначає

необхідність зміни підходу до стратегічного планування та розроблення науково-практичного інструментарію з урахуванням усунення акценту у бік задоволення інтересів усіх ділових партнерів, включаючи споживачів послуг, що визначає актуальність теми цього наукового дослідження.

Структура транспортно-експедиторського ринку визначається насамперед спеціалізацією у тому чи іншому вигляді транспорту чи вантажу. Розрізняються компанії також політикою залучення клієнтів: одні працюють з ексклюзивним вантажопотоком, інші приймають замовлення від вантажовласників. У транспортно-експедиторських фірмах, як правило, зайняті фахівці не лише з транспортних питань, митних процедур, міжнародних торговельних та транспортних звичаїв, а й працівники, які спостерігають за кон'юнктурою ринку транспортних послуг, зокрема відстежують тарифи на морські, залізничні, автомобільні та авіаційні перевезення [3].

Як правило, транспортно-експедиторські компанії (ТЕК) мають постійних перевізників, яким вони довіряють свої вантажі. У разі отримання від клієнта (постачальника) доручення на організацію перевезення вантажів експедитори зв'язуються з транспортними компаніями для закріплення під вантажі транспортних засобів. З іншого боку, великі транспортно-експедиторські компанії часто є власниками (чи орендарями) транспортних засобів. Тому, прийнявши доручення на перевезення вантажу, вони передусім використовують свої транспортні засоби. Після навантаження експедитор видає клієнту власну транспортну накладну і виконує обов'язки перед ним як звичайний морський, залізничний, автомобільний або повітряний перевізник, згідно з чинними кодексами, статутами, транспортними конвенціями та галузевими правилами перевезення вантажів [4].

Експедиторський бізнес відрізняється високою конкуренцією та спрямований на задоволення вимог клієнтів, які зводяться до низьких тарифних ставок, кредитів, глобальної географії обслуговування, швидшого та надійнішого маршруту, стовідсоткової гарантії відправлення всього товару, відсутності помилок у документації та застосування сучасної інформаційної технології, включаючи електронний обмін даними та стеження за переміщенням вантажу за допомогою Інтернет-ресурсів. Експедитор, який не забезпечує замовників належним технологічним та інформаційним обслуговуванням, має мало шансів здобути перемогу у конкурентній боротьбі.

Залежно від виду вантажопотоку, що обслуговується, ТЕК вступає у взаємодію з різними видами транспорту, а також компаніями, що функціонують на території транспортного вузла. Практика показує, що останнім часом вимоги споживачів транспортних послуг орієнтовані на організацію мультимодального перевезення вантажів.

Отже, очевидно, що транспортно-експедиторський бізнес розвивався протягом тривалого під впливом низки чинників, які сформуvalи ключові етапи його трансформації. В даний час ТЕК розвиваються в умовах цифровізації економіки та логістики, що потребує активного використання інформаційних технологій.



Дослідження зарубіжного досвіду [5] показує, що у багатьох іноземних портах (Гамбург, Сінгапур та інших.) застосовуються інформаційні технології, які забезпечують новий цифровий формат взаємодії зацікавлених сторін, які у взаємозв'язку щодо забезпечення вантажно-розвантажувальних робіт на терміналах («розумні порти»).

Таким чином, в даний час ПЕК має задовольняти вимоги споживачів і планувати свою діяльність у нових умовах, на відміну від минулого часу, де вона лише виконувала поставлені державою завдання. У зв'язку з цим необхідний новий інструментарій планування діяльності ПЕК, що враховує результати дослідження потреб клієнтів та партнерів, якими, у тому числі виступають залізничний та інші види транспорту, які бажають отримати від однієї компанії весь комплекс послуг.

### **Список використаних джерел:**

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/nt3297>
2. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>
3. Сотниченко Л. Л. Формування інтегрованого управління транспортно-логістичними системами морських портів № 11(25) (2023): Наука і техніка сьогодні, серія «Економіка», URL: [https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-11\(25\)-349-361](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-11(25)-349-361)
4. Smart and sustainable – digital solutions for ports discussed at the Transport Week in Gdynia. URL : <http://www.transportweek.eu>
5. Ринок логістичних послуг України: тренди та можливості: Бюлетень транспортної інформації. URL: <https://www.tot.com.ua/post/rinok-logistichnih-poslug>

**Колісниченко Д.О.**

*здобувач вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Примачова Н.М., к.е.н., доцент,  
доцент кафедри економічної теорії та  
підприємництва на морського транспорту НУОМА*

## **ЕКОНОМІЧНІ ТА СОЦІАЛЬНІ ПЕРЕВАГИ РОБОТИ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ВІД ВИКОРИСТАННЯ ІННОВАЦІЙ ДЛЯ ЗАХИСТУ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА**

В сучасному світі захист навколишнього середовища та сталі використання морського транспорту стають невід'ємною складовою стратегії глобальної економіки. Зростання глобального торговельного обороту, низька вартість та великий обсяг перевезень роблять морський транспорт ключовим гравцем у світовій торгівлі. Однак цей зростаючий обсяг перевезень також

створює серйозні екологічні виклики, що потребують негайного уваги та вирішення.

Глобальний торговельний оборот зростає з кожним роком, ставлячи під загрозу навколишнє середовище через великі кількості викидів, забруднення водою та інші екологічні наслідки. У світлі цього розвитку стале використання морського транспорту стає необхідністю, але водночас і причиною серйозних турбулентностей для екосистем.

Для ефективного захисту навколишнього середовища від впливу морського транспорту, важливо спрямовувати інновації на зменшення викидів, використання відновлюваних джерел енергії та підвищення енергоефективності суден. Застосування новітніх технологій для оптимізації логістики та маршрутизації може допомогти знизити вартість та викиди вуглекислого газу, забезпечуючи більш стале використання ресурсів.

В подальшому дослідженні та розвитку даної галузі слід акцентувати увагу на розробці та впровадженні технологій, що забезпечать найвищий ступінь екологічної безпеки в морському транспорті. Крім того, важливо розвивати міжнародні стандарти та регулювання, які сприятимуть сталому розвитку та екологічній безпеці на морі.

Роль інновацій у морському транспорті у вирішенні екологічних проблем визначається їхнім потенціалом трансформації традиційних підходів до перевезень та операцій, спрямованих на забезпечення сталості та зниження негативного впливу на морське середовище. Інновації в морському транспорті розглядаються як ключовий елемент в досягненні балансу між потребами глобальної торгівлі та збереженням екосистем океанів та морів.

Впровадження інновацій в морському транспорті спрямоване на декілька напрямків для забезпечення екологічно стійких рішень. Так інновації в області морського транспорту включають розробку та використання зелених джерел енергії. Впровадження сонячних панелей, вітрогенераторів та гібридних систем енергозабезпечення на суднах допомагає зменшити використання традиційних паливних, знижуючи викиди та вплив на атмосферу.

Інновації у сфері дизайну двигунів та оптимізації топливних систем призначені для зменшення споживання пального та викидів CO<sub>2</sub>. Використання новітніх технологій, таких як електричні та гібридні приводи, сприяє створенню більш енергоефективних суден.

Інноваційні системи очищення викидів та впровадження каталітичних конвертерів дозволяють зменшити викиди шкідливих речовин, таких як сірководиди та оксиди азоту.

Також важливу роль відіграє розробка та впровадження технологій, які зменшують екологічний слід морського транспорту. Це може включати в себе використання біорозкладаємих матеріалів, зелених систем охолодження та інші екологічно чисті практики.

Застосування сучасних систем моніторингу та збору даних, які дозволяють вчасно виявляти екологічні проблеми та вживати необхідні заходи для їхнього

усунення. Використання технологій штучного інтелекту для прогнозування впливу морського транспорту на навколишнє середовище.

Слід ще відмітити впровадження принципів кругової економіки у виробництво та експлуатацію суден, спрямованих на мінімізацію відходів та їхнє повторне використання. В сучасному світі робота морського транспорту стала ключовою складовою глобального торговельного обороту.

У зв'язку із зростанням обсягів транспортування та торговельних операцій, екологічні виклики для морського середовища стають надзвичайно актуальними. Відповідно, використання інновацій для захисту навколишнього середовища у морському транспорті визначає новий рівень економічних переваг та соціальних вигід.

Економічні переваги полягають у раціональному використанні ресурсів. Впровадження інновацій дозволяє ефективно оптимізувати логістичні процеси, що призводить до зменшення витрат на паливе та матеріали. Крім того, інновації спрямовані на зниження викидів шкідливих речовин, що веде до зменшення вартості перевезень та витрат на екологічне відновлення.

Соціальні вигоди включають у себе забезпечення нових робочих місць та розвиток професійних можливостей для працівників морського транспорту. Заходи з захисту навколишнього середовища сприяють також збереженню морського біорізноманіття та підвищенню екологічної свідомості. Розширення інфраструктури портів та судноплавних ліній також вносить свій вклад у розвиток регіональних громад.

Розвиток екологічно відповідального морського транспорту вимагає комплексного підходу та стратегій, спрямованих на забезпечення сталості та зменшення негативного впливу на морське середовище. Ось кілька рекомендацій та перспектив для розвитку цієї галузі:

Впровадження відновлюваних джерел енергії визначається як один із ключових аспектів. Заохочення та підтримка переходу до використання сонячних панелей, вітрових генераторів та гібридних систем енергозабезпечення становлять крок до зменшення використання традиційних паливних та сприяють зменшенню викидів та впливу на атмосферу.

Розробка та впровадження інтелектуальних технологій та систем штучного інтелекту стають стратегічними кроками для підвищення ефективності управління судновими операціями та визначення оптимальних маршрутів. Впровадження автоматизованих систем управління може допомогти уникненню аварій та підвищити загальний рівень безпеки на морі.

Застосування передових технологій для попередження аварій та забезпечення безпеки на морі визначається як пріоритетний напрямок. Системи виявлення загроз та автоматизовані засоби управління можуть значно зменшити ризики та підвищити загальний ступінь безпеки суден.

Надання фінансової та науково-технічної підтримки для досліджень та розробок у сфері екологічно відповідального морського транспорту є важливим етапом. Сприяння ініціативам у галузі новітніх технологій та інновацій,

спрямованих на зменшення викидів та оптимізацію процесів, може прискорити покращення екологічної ефективності.

Розвиток міжнародних стандартів та нормативів стає критичним для підтримки сталого розвитку у морському транспорті. Залучення урядових та міжнародних організацій до створення ефективної регуляторної бази сприятиме створенню умов для розвитку та впровадження екологічно відповідальних технологій.

Розвиток програм екологічної освіти та підвищення свідомості серед моряків, логістичних менеджерів та фахівців морської галузі має велике значення для формування екологічно свідомого підходу до морських перевезень. Забезпечення доступу до інформації про вплив морського транспорту на навколишнє середовище та публічної участі може сприяти створенню більш відповідальної та свідомої громадськості.

Отже, використання інновацій в екологічних програмах не тільки призводить до зменшення негативного впливу людської діяльності на навколишнє середовище, але й вносить значний вклад у сферу економіки та соціального розвитку. Економічні переваги включають оптимізацію використання ресурсів, підвищення ефективності енергетичних систем та розвиток нових галузей екологічно орієнтованого бізнесу.

Спрощення процесів через автоматизацію та аналіз великих обсягів даних дозволяє підприємствам та урядовим організаціям ефективно управляти екологічними ініціативами, що призводить до зменшення витрат та збільшення прибутковості. Соціальні переваги включають покращення якості життя через зменшення забруднення повітря та води, а також сприяють розвитку нових навичок та професій в області машинного навчання та екології.

Використання інновацій може стати важливим кроком у напрямку сталого розвитку та забезпечення гармонії між природою та суспільством.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Доповідь Програми ООН з навколишнього середовища (UNEP) "Frontiers 2018/19: Emerging Issues of Environmental Concern." Міжнародні документи. URL: <https://www.unep.org/>
2. Гунько, Ю., Троян, Б. "Екологічні виклики та пріоритети сталого розвитку." 2019.

**Колосовська М.О.**

*здобувач вищої освіти 3 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Бурмака Л.О., ст. викладач  
кафедри менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА*

## **СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РЕКЛАМНОГО РИНКУ УКРАЇНИ**

Протягом останніх років рекламна діяльність в Україні посіла важливе місце в соціально – економічному житті та відіграє економічну, соціальну, політичну і навіть освітню роль у сучасному суспільстві. Реклама міцно зайняла свою нішу в системі ринкових відносин і одночасно виступає їх могутнім регулятором.

Роль реклами, вже давно вийшла за рамки комерційних комунікацій, оскільки по-перше, вона є тим засобом комунікації, завдяки якому фірма, підприємство, організація може передати інформацію потенційним споживачам, прямий контакт з якими встановити важко, а часом і взагалі неможливо. По-друге, реклама являє собою рушій розвитку, вона спонукає людей до певних дій, що відповідають цілям збуту, по-третє, це агітація на користь будь-якого товару, марки, бренду, фірми. По-четверте, реклама створює робочі місця і таким чином збільшує кількість працездатного населення (для створення реклами необхідні спеціалісти), по-п'яте, є джерелом інформації від виробника, яка для споживача є особливо цінною.

У зв'язку з потребою суспільства в рекламі, розвивається і рекламний ринок України, де з'являються нові ідеї, розробки, стратегії. Саме тут рекламодавці можуть відчутти позитивний вплив реклами на ведення бізнесу – ріст обсягів продажу і прибутку, підвищення поінформованості споживачів про компанію, її бренди та продукцію загалом [6].

Учені неодноразово відзначали важливу роль реклами в розвитку самого суспільства, бо вона стає одним з найважливіших чинників формування світогляду людини. Сучасний американський теоретик реклами Пер Мартіно у своїй книзі «Мотивація в рекламі» вказує її друге завдання - продаж товарів. Але її найперше завдання – приєднання людей до системи. Реклама здатна допомогти людям відчутти, що вони є частиною суспільства, яке пропонує все найкраще, допомогти їм перейнятися натхненням і працювати з найвищою продуктивністю [1].

Реклама виступає одним з найдієвіших методів стимулювання збуту. Визначення даного поняття, виокремлюють в загальне: «Реклама – це поширена в різній знеособленій формі, за допомогою різних методів інформація про фізичну або юридичну особу, товари, послуги, призначається для цільової аудиторії, оплачується рекламодавцем і покликана продукувати зацікавлення до фізичних або юридичних осіб, товарів, послуг і сприяти реалізації продукції, ідей та послуг» [2].

Основна мета реклами полягає в наданні інформації споживачам, переконуванні, нагадуванні та схиленні до рішення про купівлю. Кінцева мета полягає в досягненні бажаної реакції у поведінці споживача. У сучасних умовах рекламні проекти виглядають досить вражаюче. Вони спрямовані на залучення уваги споживачів, проте пріоритетним залишається питання щодо визначення ефективності кожного з видів реклами, чи приносять вони очікуваний результат для підприємства. При створенні рекламних проектів потрібно все детально продумувати. Підбирати такі рекламні заходи, об'єкти, що будуть представляти товар чи послугу, відповідно до запитів цільової аудиторії. Головне завдання реклами – виділитися із загального рекламного потоку для підвищення ефективності повідомлення.

Українська рекламна індустрія демонструє стійкість і здатність адаптуватися до надскладних умов. За даними Всеукраїнської рекламної коаліції, у 2022 році медіа ринок склав 37% від обсягів 2021. Водночас, згідно з оцінкою IAB Ukraine, обсяги диджитал-реклами досягли 62%. Сучасні умови змінили медіа спліти для різних категорій, встановили нові норми планування, однак не змогли зупинити ринок.

У 2022 році, згідно з розрахунками ВРК (Всеукраїнська рекламна коаліція), рекламний ринок вийшов на 37% до обсягів 2021 року. А поточне ринкове відновлення за результатами 1-го кварталу 2023 року можна оцінити у 35% до цього ж кварталу 2021-го.

Але, на відміну від попередніх років, ВРК відмовилась робити прогнози щодо розвитку ринку в наступному році. Поліваріантність можливих сценаріїв подій, що відбуваються, або будуть відбуватися, настільки велика, що прогнозувати розвиток рекламного ринку на наступний рік, на погляд ВРК, наразі досить безглуздо. Проте, в окремих випадках фахівці ВРК робили обережні припущення щодо розвитку ринку, щоб продемонструвати ті тренди, які присутні у деяких рекламних медіа прямо зараз [3].

Рекламний ринок активно освоює нові можливості цифрового мовлення завдяки технологіям OTT провайдерів. На сьогодні об'єм реклами в цифровому телебаченні близько 200.000.000 грн й має великий потенціал зростання в наступному році. Українська Асоціація Медіа Бізнесу робить свій експертний прогноз обсягів ринку реклами в пресі – 345 млн грн, виходячи з ситуації станом на 15 липня 2023 року і моделюючи розвиток ринку, за умови відсутності значних потрясінь.

В першій половині 2023 року вже йдеться про не стрімке, але поступове зростання ринку та збільшення запитів на проекти маркетингових сервісів.

Прогнозується збільшення майже по всім сегментам (trade, consumer, event marketing) на 20%, а loyalty marketing – 10%. В цілому планується зростання обсягів ринку маркетингових сервісів на 18%.

Перевага надається точковим проектам з миттєвим результатом, тобто з фокусом на швидкому продажі та зміні поведінки споживачів. Також варто відмітити зміни у тематиках : якщо минулого року червоною лінією майже всіх

активацій проходила благодійність, то наразі спостерігається й багато комерційних проектів.

Згідно даним Української Асоціації PR обсяг ринку піар послуг дуже сильно «просів» у першому півріччі 2022 року – до 50%. Але вже в кінці року почав відновлюватись і у 2023 році прогнозується повернення об'ємів на рівень 2021 року, тобто на 934 млн грн.

Основні тренди:

- 80% – це міжнародний бізнес, проекти технічної допомоги, міжнародні фонди та новостворені українські фонди,
- українські бізнеси складають до 20% від об'єму ринку,
- перевага соціальних комунікацій над корпоративними, мінімізація бренд комунікації.

Отже, рекламно-комунікаційний ринок України, продовжує жити. Так, поки його обсяг у 2023 році становить приблизно половину від обсягів 2021 року, але вже є зростання майже по всіх сегментах у порівнянні з 2022 роком [4].

Наприкінці березня в Facebook повернувся малий та середній бізнес. За спостереженнями, це були речі із категорії першої необхідності (спортивний одяг, медичні препарати).

Реклама має бути, але рекламодавцям треба бути обережними щодо контенту. Наприклад, багато критики було до словосполучення «Чорна п'ятниця» цього року, тому що Україна постійно знаходиться в блекаутах [5].

Незважаючи на складну ситуацію країни і соціально-економічну кризу, сьогодні реклама в Україні виходить на новий рівень. Ця тенденція зберігатиметься й надалі, але зі збільшенням розмірів маркетингових бюджетів рекламодавців. Як свідчить сучасна практика, інноваційні рекламні технології впливу на споживача впевнено займають лідируючі позиції на рекламному ринку.

Серед найбільш впливових та пріоритетних каналів рекламних комунікацій залишаються Інтернет-реклама та реклама на телебаченні, які активно продовжують розвиватися та поширювати вплив на аудиторію. Немедійні рекламні комунікації втрачають свої колись пріоритетні позиції, що є наслідком глобалізаційних процесів, стрімкого розвитку інформаційного простору та змін переваг факторів рекламного ринку.

#### **Список використаних джерел:**

1. Власенко Є. Роль реклами в житті суспільства. URL: <http://dspace.pnpu.edu.ua/bitstream/123456789/5664/1/Vlasenko.pdf> (дата звернення: 13.11.2023).
2. Забаштанська Т. В., Роговий А. В., Просунко Д. В. Сучасний стан та перспективи розвитку рекламного ринку України. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2019. № 5. С. 203–205.
3. Карпушина В., Логвиновська Ю. Український рекламний ринок відновлюється. *detector.media*.

URL: <https://detector.media/rinok/article/211238/2023-05-14-ukrainskyy-reklamnyy-rynok-vidnovlyuietsya/> (дата звернення: 11.11.2023).

4. Лазебник М. Рекламний ринок України у 2023 році зростає на третину порівняно з 2022 роком – попередня оцінка Всеукраїнської рекламної коаліції. URL: <https://vrk.org.ua/news-events/2023/updated-market-volume2023.html> (дата звернення: 11.11.2023).

5. Сомова О. Розвиток рекламного ринку в Україні та за її межами, сьогодні та в майбутньому. Інтерв'ю з Анастасією Байдаченко, CEO IAB Ukraine. *Webpromo*. URL: <https://web-promo.ua/ua/blog/razvitie-reklamnogo-rynka-v-ukraine-i-za-rubezhom-segodnya-i-v-budushhem-intervyu-s-anastasiej-bajdachenko-ceo-iab-ukraine/> (дата звернення: 11.11.2023).

6. Торяник В., Джинджоян В., Піхун Н. Реклама Та Pr У Сфері Туризму / ред. О. Негодченко. Дніпро : ВВПЗ «ДГУ», 2018. 320 с.

***Колотовічев І.В.***

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

## **ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ПОРТОВОГО СЕРВІСУ В ГАЛУЗІ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

Вивчення проблем управління якістю у сфері портового сервісу – наполеглива вимога часу, ці знання вкрай важливі в умовах висококонкурентного ринку транспортних послуг, оскільки високий рівень якості послуг, що пропонуються на ринку, є основним елементом забезпечення конкурентоспроможності підприємства. Якість як економічна категорія досить повно досліджена з методологічної та з теоретичної точки зору, проте моделювання та аналітичний аспект категорії «якість» у більшості наукових досліджень стосується фізичних продуктів, а якості послуг приділяється набагато менше уваги в науковій літературі.

Більшість послуг, у тому числі транспортні послуги мають специфічні особливості, які необхідно враховувати при дослідженні процесів управління їх якістю:

- 1) нематеріальний характер;
- 2) збіг у часі процесів виробництва та споживання послуг;
- 3) оцінка якості послуг безпосередньо споживачем;
- 4) неможливість транспортування та зберігання послуг.

Транспортне обслуговування – це діяльність, пов'язана з переміщенням вантажу у просторі та в часі, яка спрямована на здійснення доставки вантажу та виконання вантажно-розвантажувальних робіт на всьому протязі перевезення від відправника вантажу до вантажоодержувача [1].



Стосовно морських портів під транспортним обслуговуванням пропонується розуміти інтегральну єдність трьох взаємопов'язаних компонентів:

- 1) продукцію морського порту, виражену у формі портових послуг;
- 2) організацію технологічного процесу перевалки вантажу у морському порту;
- 3) організацію взаємодії учасників, задіяних у технологічному процесі перевалки вантажу.

Як будь-який інший товар продукція порту має споживчу вартість, тобто, має здатність задовольняти ті чи інші потреби споживача. Це свідчить про те, що продукція порту має численні модифікації, що визначаються напрямками перевантаження товарів (з моря на сушу чи навпаки), різновидами вантажу, його транспортними характеристиками, часом проходження через порт тощо. Відповідно до цих ознак продукція морських торгових портів різноманітніша навіть у порівнянні з продукцією промисловості та інших галузей народного господарства.

Оскільки продукція морського порту немає речовинної форми, це дає підстави відносити її до послуги.

Під якістю портової продукції пропонується розуміти певну сукупність властивостей і характеристик портової продукції, що формуються взаємовідносинами всіх зацікавлених сторін при її створенні, що відрізняють її від іншої продукції аналогічного призначення, потенційно або реально здатних найбільш ефективно задовольняти встановлені та передбачувані потреби замовників, співробітників та суспільства в цілому на всіх етапах життєвого циклу портової продукції [2].

Якість продукції морського торговельного порту не є абсолютною за своїм змістом, а є відносною. З одного боку, її оцінюють стосовно якості продукції інших портів чи окремих перевантажувальних комплексів, з іншого – стосовно інтересів клієнта, потреби якого задовольняються під час транспортного обслуговування у морському порту. З іншого боку, споживачі портових послуг по-різному оцінюють окремі аспекти якості послуг, наданих портом.

Підвищення якості транспортного обслуговування клієнтів неможливе без підвищення якості експлуатаційної роботи, впровадження нової техніки та сучасних технологій в організацію транспортного процесу, покращення взаємовідносин між різними категоріями користувачів ринку транспортних послуг.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Білецький Е. В., Янушкевич Д. А., Шайхлісламов З. Р. Управління якістю продукції та послуг. Харків : ХТЕІ, 2015 222 с.
2. Волков Д.К. Задоволеність споживачів у системі управління якістю транспортного обслуговування. *Людський капітал та професійна освіта*. 2015. С. 26.

**Коновалова К.С.**

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

## **ПЕРСПЕКТИВИ ТА РИЗИКИ ВПРОВАДЖЕННЯ АВТОНОМНОГО СУДНОПЛАВСТВА**

Інтерес до автономних і дистанційно керованих суден швидко зростає. Завдяки останнім досягненням у сфері технологій, зв'язку в морі, програмного забезпечення та алгоритмів аналізу і підтримки прийняття рішень, перші комерційні проекти готові до запуску в найближчому майбутньому.

Ця сфера дуже широка і охоплює безліч різних застосувань і концепцій автоматизації, які можуть принести користь морській індустрії. Від повністю безпілотних суден, до суден дистанційно керованих з наземних пунктів прийняття рішень, до систем підтримки, що попереджають екіпаж перед зіткненням або допомагають оптимізувати операції.

Розробка напіваавтономних або автономних суден все ще перебуває на ранній стадії, але в міру того, як ринок починає вивчати можливість їхнього впровадження, стає зрозумілим, що юридичні та нормативні наслідки таких суден потребують ретельного прояснення, і це буде визначальним фактором у темпах їхнього впровадження. Результати досліджень показують, що, хоча управління кіберризиками цілком досягне, існує велика плутанина в питаннях відповідальності і того, як страхові компанії ставитимуться до безпілотних суден. Хоча держави і класифікаційні товариства розробляють правила, відсутність послідовності загрожує подальшими ускладненнями і створює труднощі для судноплавних компаній у виробленні власного внутрішнього підходу до забезпечення безпеки [1].

Комерційні аргументи на користь безпілотного управління також видаються неясними. Економія операційних витрат завдяки скороченню екіпажу судна матиме місце, однак ця економія має бути зіставлена з новими витратами, наприклад, на створення нової берегової інфраструктури або додатковими поточними витратами на меншу кількість, але більш висококваліфікованого персоналу для експлуатації.

Термін служби комерційного судна, що становить 25-30 років, створює додаткові проблеми. Проблема старіння технологій вже існує, а з огляду на темпи розвитку технологій порівняно з машинними системами та встановлені інтервали між ремонтами суден, ситуація, найімовірніше, погіршуватиметься до того, як буде знайдено довгострокові стратегії з виправлення ситуації.

Існує занепокоєння з приводу відсутності ясності щодо відповідальності в разі, якщо судно буде залучено до інциденту в результаті кібератаки. Також

є питання щодо ефективності та доцільності застосування добровільних стандартів та/або обов'язкових нормативних актів для вирішення цієї проблеми [2].

Багато хто визначає втручання людини основним ризиком для кібербезпеки – негативні суб'єкти, чи то випадкові хакери, чи то організовані кіберзлочинці, чи то держави-ізгої або інші, майже напевно будуть на крок попереду. Таким чином, постійна пильність і оборонна позиція матимуть вирішальне значення для успішного впровадження нових технологій на борту суден.

Безпілотні судна, за визначенням, обіцяють усунути "людський фактор" на борту. Насправді ж вони можуть просто перенести помилки, які раніше відбувалися на судні, в інші підрозділи судноплавної компанії або в інші галузі. Наприклад, новоприйняті на роботу берегові супервайзери рівною мірою схильні до ризику здійснення помилок, як і молодші офіцери на судні. Перевантажені роботою програмісти або розробники систем можуть забути від'ємний знак у ділянці коду, який може привести до катастрофічних наслідків.

Відсутність ясності щодо термінів комерційної доступності автономних рішень і готовності нормативних актів означає, що більшість судноплавних компаній ще не розпочали конкретну підготовку до їх впровадження. Проте багато хто з них ставиться до цієї ідеї з розумінням і уважно стежить за розвитком подій. Деякі компанії вказали, що вони проводять або мають намір проводити для своїх співробітників додаткову підготовку і підвищення кваліфікації для поглиблення розуміння автоматизованих систем у поєднанні з навчанням кіберризиків. Інші вказали на необхідність враховувати можливість віддаленого або автономного управління при плануванні берегових операційних центрів флоту [2].

Хоча виробники, включно з низкою великих OEM-виробників, як-от Rolls-Royce, Wartsila і Kongsberg Maritime, активно реалізують програми НДДКР, проєктуючи, випробовуючи та будуючи експериментальні автономні та напівавтономні судна або системи, які дадуть змогу використовувати такі судна, технологія поки що не є комерційно доступною. Крім того, ще належить подолати безліч нормативних перешкод, хоча і тут морська влада і політики - на національному, регіональному та глобальному рівнях - серйозно ставляться до цієї ідеї, і ведеться велика робота з вивчення того, які існуючі правила необхідно змінити або які нові правила можуть знадобитися. Схоже, що питання полягає не в тому, чи вийдуть коли-небудь автономні судна в море, а в тому, коли це станеться.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Technology in shipping. The impact of technological change on the shipping industry [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://online.flippingbook.com/view/1037246/>
2. Unmanned Ships: Navigation and More / Rivkin, B.S. - Gyroscopy Navig. 12, 96–108 (2021)

*Марченко Д.Д.*

*здобувач вищої освіти 3 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Бурмака Л.О., ст. викладач  
кафедри менеджменту та економіки  
морського транспорту НУОМА*

## **ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ЛЮДСЬКИМИ РЕСУРСАМИ В СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЯХ**

Високий рівень професіоналізму екіпажу судна є ключовою передумовою безпеки судноплавства. Від координованих дій капітана, старшого механіка та вахтових помічників залежить не лише безпечна транспортація вантажів, але й збереження життя та здоров'я членів екіпажу.

Дослідження, проведені різними морськими організаціями, вказують, що більшість аварій спричиняються не технічними недоліками, а помилками людей. Так, за даними Державної служби морського та річкового транспорту України, протягом 2020 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 43 аварійні події, в У 2019 році на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 30 аварійних подій[5]. Таким чином, людський фактор здобуває все більше уваги в дослідженнях, наукових роботах, а також в директивах та резолюціях Міжнародної морської організації (ІМО) та відповідних державних органів, що керують морським флотом.

Важливо відрізнити людський фактор як причину аварійності від особистісних аспектів, таких як порушення правил, недисциплінованість, халатність, безпечність та невігластво конкретних осіб. Зосередження на покращенні людських аспектів стає важливою складовою стратегії підвищення безпеки в морській сфері.

Термін "людський фактор" вказує на можливість прийняття людиною помилкових або нелогічних рішень у конкретних ситуаціях. Конструктори різних технічних пристроїв та механізмів намагаються передбачити, уникнути і зменшити наслідки такої поведінки людини. Термін "людський фактор" часто використовується як пояснення причин катастроф і аварій, які призвели до різних збитків або людських жертв[1].

Людський фактор залежить від:

- соціальних умов – політики судновласника, національності, умов найму (контракту), відданості компанії (лояльності);
- умов праці та побуту, стану здоров'я, витривалості, стомленості, наявності стресових ситуацій, харчування, побутових умов, організації відпочинку;
- умов на судні – особливостей конструкції, дисциплінарної практики, обслуговування судна, рівня механізації і автоматизації;

– діючих правових норм ІМО, МОП, держави прапора, держави порту, профспілок;

– підготовленості і здібностей – освіти, знань, кваліфікації, тренуваності, професійних навичок;

– виду виконуваної роботи, умов на робочому місці, взаємин з іншими членами екіпажу, морального клімату на судні;

– інших чинників: порушення біологічного ритму життя через зміни часових поясів, гіподинамії, відриву від будинку і близьких людей, обмеженості спілкування та ін.

Важливо досягти правильного поєднання здібностей людини і можливостей машини, щоб значно підвищити ефективність системи "людина – машина". Це передбачає оптимальне використання технічних засобів людиною відповідно до їхнього призначення. Забезпечення гармонійної взаємодії між людьми та технікою є ключовим елементом для уникнення негативних наслідків та підвищення загальної безпеки та продуктивності.

У відповідності до вимог Міжнародної конвенції з підготовки та дипломування моряків та Манільської конференції, що пройшла в червні 2010 року щодо доповнень до Конвенції ПДМНВ 78/95 суднові спеціалісти (капітана, помічники капітана, старші механіки) повинні не лише володіти відповідними професійними знаннями і практичними навичками, але і вміти забезпечувати виконання членами екіпажу діючих дисциплінарних правил, підтримувати у судновому колективі позитивний психологічний клімат, турбуватися про безпеку та здоров'я членів екіпажу [4].

Під егідою ІМО розроблено і видано навчально-методичні посібники з управління людськими ресурсами на морі: "Human Relationships", "Human Resources Management", "On-board ship Administration", що рекомендовані для підготовки судових офіцерів.

Ці чотири аксіоми визначають ключові принципи управління людськими ресурсами на морі:

1. Проблема на судні – це проблема управління людськими ресурсами: визнається, що багато проблем, які можуть виникнути на судні, мають корені в аспектах управління людськими ресурсами. Вирішення цих питань вимагає ефективного управління та комунікації з членами екіпажу.

2. Екіпаж судна – це не лише поточні, а й майбутні та колишні працівники: визнається, що успішне управління включає в себе ретельне планування і врахування поточного, майбутнього та минулого складу екіпажу. перехідна заміна та збереження досвіду є важливими аспектами цього підходу.

3. Розуміння та зближення цілей командного складу та екіпажу – ключ до підвищення ефективності: акцентується на важливості взаєморозуміння та узгодження мети між командним складом та всім екіпажем. Це сприяє підвищенню ефективності роботи судна та створює сприятливий робочий клімат.

4. Проблема управління людськими ресурсами – спільна проблема командного складу та кріюінгової компанії: підкреслюється важливість спільної

відповідальності командного складу судна та кріюінгової компанії у вирішенні питань управління людськими ресурсами. Залучення обох сторін у формулюванні та виконанні стратегій допомагає покращити управлінські практики[3].

В силу описаної вище специфіки, управління людськими ресурсами на морі є особливим видом діяльності та вимагає виконання спеціальних функцій і формування особливих якостей у командного складу судна. Управління екіпажем вимагає творчого (а не механічного) підходу, індивідуалізації і врахування довгострокової перспективи при прийнятті всіх рішень.

Суть управління людськими ресурсами на морі полягає у ставленні до кожного члена екіпажу як до конкурентної цінності, яку слід спрямовувати, мотивувати, розміщувати й розвивати разом з іншими ресурсами з метою безпосереднього сприяння досягненню стратегічної мети. Це визначення вдало відтворює істотність зв'язку між управлінням людськими ресурсами й метою рейсу судна. Людські ресурси слід використовувати для виконання судном свого призначення, а не просто заповнення вакансії.

У своїй статті президент Міжнародної асоціації морських лоцманів Н. Mehrkens, розглядаючи роль «людського» елемента в запобіганні аварій і забруднення навколишнього середовища, вказує на ті «чинники ризику», з якими лоцмани зустрічаються на деяких судах: погано підготовлена команда (екіпаж судна); втомлені члени екіпажу, робоче навантаження на членів екіпажу драматично зросла за останні роки; відволікання членів екіпажу від своїх прямих обов'язків для виконання відірваних від реального життя процедур; незадовільний технічний стан обладнання; невідповідність рівня сучасного «передового» навігаційне та іншого обладнання на судні рівнем підготовки членів екіпажу [2].

Отже, управління людськими ресурсами в судноплавних компаніях виявляється надзвичайно складним завданням, оскільки воно враховує специфіку морського середовища, де екіпажі опиняються в унікальних та високоризикових ситуаціях. Забезпечення безпеки, ефективності роботи, а також фізичного та психологічного благополуччя членів екіпажу є пріоритетним завданням. Перехід від традиційних методів управління до інноваційних підходів, таких як застосування сучасних технологій, підвищення кваліфікації персоналу та удосконалення систем комунікації, стає ключовими факторами успішного функціонування судноплавних компаній. Активна співпраця між керівництвом та екіпажем, врахування особливостей морського життя та постійна готовність до вирішення виникаючих проблем визначають стратегічний підхід до управління людськими ресурсами в цій галузі.

#### **Список використаних джерел:**

1. Zakharchenko O. V. A conceptual approach to managing labor resources. *Journal of Reviews on Global Economics*, 2020. Issue 9. URL: <file:///C:/Users/38093/Downloads/996-Article%20Text-1949-1-10-20200201.pdf> (дата звернення: 15.11.2023)

2. Демінський А.В., Бойко А.Д. Аналіз стану аварійності водного транспорту в Україні і постановка завдання з удосконалення методів оцінки та управління ризиками виникнення і запобігання аварійних морських подій. 85-96 с. URL: <https://vt.duit.in.ua/index.php/home/article/view/256/213> (дата звернення: 15.11.2023)

3. Крамський С.О., Гушля Л.О. Використання компетентнісного методу при ви-значенні мінімального складу екіпажу морського судна. Мат.міжнар. наук.-практ. конф. присвячена пам'яті проф. Фоміна Ю.А. і Семенова В.С. Збірник мат. тез доповідей. Одеса, 2019. С.363-365

4. Міжнародної конвенції з підготовки та дипломування моряків та Манільської конференції. Манільські поправки до Кодексу з підготовки і дипломування моряків та несення вахти (Кодекс ПДНВ). URL: [http://rise.odessa.ua/texts/Kodeks\\_PDNV\\_2010u.php3](http://rise.odessa.ua/texts/Kodeks_PDNV_2010u.php3) (дата звернення: 15.11.2023)

5. Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна за 2020 рік з наростаючим підсумком. Офіційний сайт Державної служби морського та річкового транспорту України. URL: [https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/16012021/Zvit\\_2020.pdf](https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/16012021/Zvit_2020.pdf) (дата звернення: 15.11.2023).

**Оберто Сантана Т.Е.**

*здобувач вищої освіти 4 року навчання*

*освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА*

*Науковий керівник: Павленко В.А., ст..виклалач кафедри менеджменту*

*та економіки морського транспорту НУОМА*

## **ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ**

Проблематика функціонування і розвитку морських портів розглядалася в працях багатьох вчених та практиків, зокрема, у роботах О.М. Кібік, О.М. Кіфака, В.В. Ковалю, О.М. Котлубая, О.П. Подцерковного та інших. Водночас необхідність дослідження процесів господарювання в морських портах не втрачає своєї актуальності. Адже світова ринкова кон'юнктура постійно змінюється, процеси глобалізації та інтернаціоналізації поглиблюються, перед світом постають нові виклики, зокрема, у вигляді світової пандемії COVID-19 та війни. Ці фактори впливають на всі сфери людського буття, на соціальний та економічний складники. Саме тому в умовах швидких економічних, правових, соціальних змін розгляд сучасних напрямів розвитку господарської діяльності в морських портах видається вельми цікавим та необхідним [1].

Морегосподарський комплекс являє собою сукупність галузей економіки, що пов'язані з використанням ресурсів моря та океанів, а також з освоєнням та управлінням прибережних територій. Він включає рибальство, суднобудування, портове господарство, морський транспорт, нафтовидобування та інші види діяльності, пов'язані з морем.

Розглянемо коротко про кожну зі складових.

Рибальство – одна з головних галузей морегосподарського комплексу, що забезпечує продовольчу безпеку країни, а також експорт рибопродуктів.

Портове господарство включає розвиток інфраструктури морських портів, що є важливою ланкою в ланцюжку міжнародної торгівлі. Порти забезпечують перевалку вантажів, їх зберігання та транспортування до кінцевих споживачів.

Морський транспорт – це сфера, яка займається перевезенням вантажів та пасажирів по морю. Вона включає роботу судноплавних компаній, експлуатацію суден та управління морськими перевезеннями.

Нафтовидобування на шельфі моря є однією з найбільш прибуткових галузей морегосподарського комплексу. Воно передбачає розробку нафтових та газових родовищ на морському дні, а також транспортування видобутого вуглеводню до берега.

Розвиток морегосподарського комплексу є актуальним та стратегічно важливим завданням для багатьох країн, оскільки море відіграє ключову роль у торгівлі, транспорті, економіці та екології.

Однією з основних тенденцій розвитку морегосподарського комплексу є його глобалізація. Глобалізація визначається як процес інтенсивного взаємовідношення та інтеграції економік, культур, технологій та політичних систем країн у світі. У контексті морегосподарського комплексу, глобалізація відіграє ключову роль і має численні важливі впливи:

1. Світовий обмін товарами та послугами:

Міжнародна торгівля: Глобалізація збільшує обсяги міжнародної торгівлі морським транспортом. Морські порти стають ключовими вузлами у глобальному логістичному ланцюгу, обслуговуючи торгівлю товарами з усього світу.

2. Глобальна логістична інтеграція:

Мультимодальні транспортні мережі: Зростаюча глобалізація вимагає ефективної та швидкої транспортно-логістичної системи, яка об'єднує різні види транспорту (морський, автомобільний, залізничний, авіаційний).

3. Міжнародні логістичні ланцюги:

Розширення глобальних ланцюгів заводів та виробництва: Глобальні компанії створюють міжнародні логістичні **ланцюги**, які включають в себе виробництво, транспортування та розподіл товарів через морські порти.

4. Міжнародні інвестиції та фінансування:

Глобальна капіталізація проектів в морській галузі: Глобальна інтеграція дозволяє залучати інвестиції для розвитку нових портових інфраструктур, терміналів та технологічних інновацій.

5. Глобальна робоча сила: Зростаюча мобільність праці дозволяє морському сектору залучати та використовувати висококваліфікованих спеціалістів з усього світу.

6. Світові морські трейдери та логістичні компанії:



Глобальні морські оператори: Міжнародні морські лінії та логістичні компанії грають ключову роль у забезпеченні гладкого перевезення вантажів між різними регіонами світу.

7. Екологічні та соціальні виклики:

Глобальні екологічні стандарти: Глобалізація призводить до узгодження стандартів щодо екологічної стійкості та вимог до збереження морського середовища.

Соціальна Відповідальність: Міжнародна співпраця для впровадження соціальних та трудових стандартів в морському секторі.

Ще одна тенденція - це посилення екологічної складової. Сучасний світ намагається зменшити негативний вплив морської діяльності на довкілля, тому розвиваються "зелені" технології, що дозволяють зменшити викиди в атмосферу, забруднення вод та екосистем.

Також важливим є розвиток суднобудування та підвищення енергоефективності суден. Виробництво нових, більш економічних і екологічно чистих суден дозволяє знизити витрати палива та експлуатаційні витрати, що є важливим для морських перевізників.

Рибальство також переживає зміни, в тому числі через введення квот і правил сталого використання морських біоресурсів. Наукові дослідження в цій сфері допомагають збалансувати вилов риби та зберегти біологічне різноманіття морів[2].

Крім того, в останні роки намітилася тенденція до розвитку морської енергетики, зокрема використання енергії приливів, хвиль і вітру. Це відкриває нові можливості для отримання чистої енергії та зменшення залежності від традиційних видів палива [3].

Усі ці тенденції свідчать про те, що морегосподарський комплекс продовжує розвиватися в напрямку підвищення ефективності, безпеки та екологічності морської діяльності.

Таким чином, морегосподарський комплекс є важливою частиною економіки багатьох країн, забезпечуючи їх енергетичну та продовольчу безпеку, а також створюючи робочі місця та сприяючи розвитку прибережних регіонів.

### **Список використаних джерел:**

1. Сучасні тенденції розвитку морегосподарського комплексу в Україні та світі [Електронний ресурс] / А. Згама, Д. Зятіна // Фінансове право: підприємство, господарство і право. – 2021 – с.158-163.

2. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 2 травня 2023 р. № 402-р «Про схвалення Стратегії розвитку галузі рибного господарства України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2023-2025 роках.

3. *Тенденції, проблеми та перспективи розвитку морегосподарського комплексу України* [Електронний ресурс] / Гришина Л.О., Карась П.М.,

Філіпішина Л.М. // Міжнародні економічні відносини та світове господарство. – 2019 – с.131-135.

**Оліниченко М.М.**

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

## **ФУНКЦІЇ ПОРТІВ ПРИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНОГО РУХУ ВАНТАЖОПОТОКІВ**

Процеси глобалізації та інтеграції на транспорті призвели до удосконалення технологій транспортування вантажів, розвитку портового обладнання, що дозволило збільшити швидкість проходження вантажів через порти. Застосування інформаційних технологій дозволило знизити витрати під час організації процесів обміну даних супроводу матеріальних потоків, логістизація транспортних процесів сформувала технології «точно під час», «від дверей до дверей». Усе це дозволило скоротити транспортні витрати у торгівлі.

Сучасний порт стає не тільки сполучною ланкою між сушею та морем у ланцюжку товароруху, а й промисловим, логістичним центром, а також центром вантажорозподілу та інформаційного забезпечення у системі виробництва та розподілу товарів. В даний час сучасний порт не є, як це було раніше, пасивною ланкою між морським і наземним транспортом, що є лише місцем навантаження з одного виду транспорту на інший [1].

Політика великих фінансово-промислових груп спрямовано на створення транспортної безпеки, що призводить до розгляду пртового бізнесу як процесу логістики збуту цих компаній.

Сьогодні порти залучають судна та вантажі не лише завдяки своїм можливостям їх обслуговувати та перевантажувати, а й тим, що здатні надавати широкий комплекс послуг вантажовласникам, судовласникам та пасажирам. У зв'язку з цим слід виділяти три основні положення, завдяки яким порти в даний час покликані відігравати активнішу роль у розвитку міжнародної торгівлі та глобалізації світової економіки [2]:

1) порти є початковими та кінцевими пунктами морського перевезення, у межах якої перевозиться понад 70% обсягів міжнародної торгівлі. Тому для портів характерна дуже висока концентрація вантажів у загальному ланцюжку руху товарів від виробника до споживача;

2) порти стають тим місцем, де особливо проявляються переваги у відмінності вартісних факторів виробництва. Особливого значення це набуло з розвитком процесів інтернаціоналізації виробництва та розподілу товарів на основі міжнародного поділу та кооперації праці;

3) для світової торгівлі порти залишаються найбільшими та найважливішими пунктами стикування різних видів транспорту. У портах розташована більшість суб'єктів транспортного процесу: відправники вантажу, експедитори, власники суден, судові агенти, розподільники вантажів, компанії з переробки вантажів, офіційні органи, вантажні інспектори, банки, страхові компанії та багато інших організацій, що беруть участь у просуванні товару від виробника до споживача. Завдяки цьому порти являють собою важливі вузлові центри не тільки транспортні, але логістичні та інформаційні.

Сучасні умови розвитку транспортно-логістичного ринку України характеризуються посиленням конкурентної боротьби, виникненням проблеми забезпечення якості логістичних процесів, логістичного обслуговування споживачів. Російська агресія спричинила вимушене зниження обсягів перевезень. Суттєво змінилися пріоритети у виборі логістичного оператора, головна увага приділяється надійності та вартості перевезення. Запорукою завоювання ринків і клієнтів є забезпечення якості логістичного обслуговування споживачів. Постійне її покращення стає головним завданням удосконалення логістичної стратегії морського порту у конкурентному середовищі [3].

Останнім часом морські порти дедалі більше переходять на диверсифікацію своїх послуг це пов'язано з розвитком логістики у виробничій діяльності портів. Перехід від транспортних функцій порту до логістичних означає, що він змінює характер свого функціонального призначення. Його цілями стають основні цілі логістики з адаптацією до портової галузі: оптимальне використання пропускнуєї спроможності, висока гнучкість у виробничій діяльності, швидка реакція на вимоги клієнтури, готовність до надання послуг, надійність у наданні послуг, короткі терміни виконання послуг, вкорочення витрат, безперервне інформаційне обслуговування клієнтури, облік потреб та запитів клієнтури [4]. Задля забезпечення цих логістичних цілей необхідно формування зони логістичного впливу порту яка вирішує наступні задачі:

- залучення вантажопотоків до порту;
- забезпечення ефективної взаємодії між усіма учасниками транспортного ланцюжка, тобто. розвитку логістичних систем та зниження витрат на перевезення у вантажовласників;
- задоволення різноманітних потреб вантажовласників у зв'язку з транспортуванням товарів, а й наданням нових додаткових услуг;
- збільшення обсягу вантажообігу порту та підвищення у зв'язку з цим ефективності роботи не тільки порту, а й усіх інших учасників транспортного процесу, а також організацій, пов'язаних із його реалізацією;
- вдосконалення системи організації та управління портом.

Даний підхід к визначенню функції морських портів при організації транспортно-логістичного руху вантажопотоків дозволяє сформувати логістичну стратегію морського порту, яка має створити умови взаємовідносин

між суб'єктами транспортної логістики та сприяти досягненню переваг морського порту у конкурентному середовищі [5].

Визначення функції порту як транспортно-логістичного центру в організації руху вантажопотоків, дозволяє виділити основні цілі логістичної стратегії морського порту у конкурентному середовищі:

– стійкість до впливів коливань ринку за рахунок залучення інвестицій для розвитку вантажної бази портового комплексу;

– функціональність з позиції формованої логістичної інфраструктури, що забезпечує координацію та вирішення питань, пов'язаних з ефективністю роботи системи;

– конкурентоспроможність по відношенню до аналогічних систем;

– керованість на рівні взаємодії всіх видів транспорту та усунення «вузьких місць» під час проходження вантажів через транспортно-логістичну систему.

Сфера портових послуг – це специфічна галузь економіки, що належить до найменш досліджених у вітчизняній, а й у світовій економіці. Перехід від транспортних функцій порту до логістичних означає, що змінюється характер функціонального призначення. Реалізація основних цілей логістики підвищує конкурентоспроможність порту, змінюється інфраструктура порту - формуються транспортно-логістичні центри біля порту, навколо утворюється припортова промислово-логістична зона.

#### **Список використаних джерел:**

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/nt3297>
2. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>
3. Прогноз для ринку морських перевезень за версією ЮНКТАД. URL: <https://uet.com.ua/2023/>
4. Candemira Y., Çelebib D., Candemira Y. An inquiry into the analysis of the Transport & Logistics Sectors' Role in Economic Development. Transportation Research Procedia. 2017. Vol. 25. P. 4692–4707.
5. Сотниченко Л.Л., Бурмака Л.О., Табенський С.В. Формування інтегрованого управління транспортно-логістичними системами морських портів № 11(25) (2023): Наука і техніка сьогодні, серія «Економіка», [https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-11\(25\)-349-361](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-11(25)-349-361)

*Пишна Ю.Є.*

*здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМП та М НУОМА*

*Науковий керівник: Сенько О.В., д.е.н., професор  
кафедри менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА*

## **ОПОДАТКУВАННЯ ЯК ІНСТРУМЕНТУ ФІНАНСОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ**

Карл Маркс висловлювався, що економічне вираження існування країни – це податки. В епоху становлення та розвитку капіталістичних відносин значення податків почало посилюватися. Система оподаткування розвивалося як практична галузь. Тому поступово праці економістів та науковців про податки в цілому, їхню природу виникнення, середовище існування почали набувати систематизованого вигляду.

Податковий менеджмент – це частина менеджменту в цілому, а саме частина загальної системи управління ринковою економікою. А ще податковий менеджмент базується на сукупності прийомів та методів організації податкових відносин з метою забезпечення формування доходної частини бюджету та впливу податків на розвиток підприємства. Цей вид менеджменту є комбінацією застосування наукових знань та практики. Об'єктами виступають податкові потоки, а суб'єктом є держава в особі законодавчих і виконавчих органів влади, а також платники податків [1].

Основними завданнями податкового менеджменту є підвищення ефективності заходів податкового регулювання і податкового контролю, мінімізація податкових ризиків, досягнення фінансової стійкості та платоспроможності суб'єкта управління, розробка нових концепцій оподаткування, які сприяють розвитку бізнесу без шкоди для державних соціальних програм.

Одним з головних аспектів формування державного бюджету є податки. Тобто податкова система України займає важливу роль у реформації, розвитку та становлення держави [2].

Система оподаткування - сукупність податків, зборів, інших обов'язкових платежів до бюджетів і внесків до державних цільових фондів, що справляються в установленому Податковим кодексом порядку. Простими словами, система оподаткування є регулятором розвитку економіки та інструментом збільшення доходів бюджетів.



Рис 1. Система оподаткування

Податок – це конкретний платіж, що періодично сплачується до бюджету держави і встановлений вищим органом державної законодавчої влади. Податок встановлюється виключно державою і базується на актах вищої юридичної сили. Використовуючи податкові пільги, держава заохочує благодійність, надає захист малозабезпеченим верствам населення. Податок повинен стати стимулом до праці, до зменшення витрат, до впевненості у майбутньому ( пенсійні накопичення) [3]. Особливість податків в тому що вони сплачуються лише в бюджет країни, а не до інших фондів. Існує декілька основних методів стягнення податків.

Перший метод – це пропорційне оподаткування при якому ставка залишається незмінною навіть при зміні суми оподаткування, а другий метод, а саме прогресивне оподаткування змальовує залежність суми та розміру податку. Податкова система країни має переважно короткострокові цілі, такі як наповнення державного та місцевих бюджетів і використання коштів для задоволення потреб суспільства. Це використання коштів для задоволення потреб суспільства.

Довгострокові цілі податкової політики включають стабілізацію економічної ситуації, забезпечення сталого економічного розвитку та поліпшення соціальних потреб [4]. Кожні п'ять років нова влада запроваджує нові реформи: для покращення добробуту народу. За останні роки було проведено низку реформ, спрямованих на зменшення податків та кількості необхідних звітів. Впровадження систем електронного подання звітності значно скоротило час, необхідний для сплати податків.

Отже, податкова система повинна будуватись на принципах стабільності, рівнонапруженості, обов'язковості соціальної справедливості, економного використання ресурсів і охорони навколишнього середовища та економічної доцільності [5].

**Список використаних джерел:**

1. Податковий менеджмент: навч. посібник. Е.Г.Мороз, 2020. 412 с.
2. Податковий Кодекс України URL : <https://tax.gov.ua/nk/spisok1/>
3. Фінанси бюджетних установ: навч. посіб. / Надія Анатоліївна Дехтяр, Ольга Валеріївна Дейнека, Ольга Василівна Люта, Наталія Георгіївна Пігуль; за заг. ред. Н. А. Дехтяр. Суми : Сумський державний університет, 2020.229 с.
4. Податковий менеджмент: навчальний посібник / А. В. Жаворонок, К. С. Шапошников, І. Я. Ткачук. Одеса: Причорноморський науководослідний інститут економіки та інновацій, 2022. 220 с.
5. Податковий менеджмент: Навчальний посібник. Купчак М. Я., Саміло А. В. Львів, 2020.185 с.

**Рожжа С.О.**

*здобувач вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня магістр, спеціальності 073 «Менеджмент»  
Національний університет «Одеська морська академія»  
Науковий керівник: Мезіна Л.В., к.е.н., доцент  
доцент кафедри «ЕТ та ПМТ»  
Національного університету «Одеська морська академія»*

## **СВІТОВІ ТРЕНДИ ТА ІННОВАЦІЇ У МОРСЬКІЙ ІНДУСТРІЇ**

В останні роки відбуваються значущі зміни у сфері діяльності портів та морського транспорту, і важко відстежувати ринкові тенденції. Те, що було актуальним раніше, може вже не відповідати реаліям 2023 року. До появи пандемії COVID-19 все розвивалося лінійно, але вірус змінив умови з великим піднесенням обсягів та прибутків у секторі перевезень морським транспортом.

Протягом останніх років морська індустрія переживає неперервний процес консолідації та реструктуризації відносин. Цей процес включає як горизонтальну консолідацію через здійснення злиття компаній та поглиблення, так і вертикальну інтеграцію через інвестиції перевізників у функціонування терміналів та інших логістичних служб. Внаслідок цих процесів спостерігалось збільшення кількості операцій M&A (злиття та поглинання) у галузі, досягаючи піку активності у 2022 році, однак з початку 2023 року визначається зменшення обертів цієї тенденції відповідно до кількості угод та транзакцій [1].

Цифрові технології, такі як діджиталізація та автоматизація, відіграють важливу роль у підвищенні ефективності логістичних процесів та зменшенні викидів парникових газів у портах і морському секторі. У 2023 році особлива увага приділятиметься таким напрямкам діджиталізації, як використання штучного інтелекту, дронів, цифрових двійників та аналітичних даних. Наприклад, Портова адміністрація Сінгапуру (PSA Singapore) та Управління морського та портового транспорту Сінгапуру (MPA) оголосили про продовження свого дванадцятирічного партнерства, спрямованого на розвиток досліджень, спрямованих на підвищення продуктивності та стійкості портових операцій. Змінено Меморандум про взаєморозуміння щодо програми портових

технологій, досліджень і розвитку в рамках «Singapore maritime week», яка фінансується об'єднаним фондом в розмірі 12 мільйонів сингапурських доларів, який призначений для підтримки перспективних проектів у галузі автоматизації, робототехніки, цифрових технологій та сталого розвитку [2]. Анонсована ініціатива з створення для порту безпілотників для вантажоперевезень, і пізніше цього року планується проведення конкурсу пропозицій (CFP) у цьому напрямку. Але частково вони вже у тестовій формі використовуються, як зазначив Сінгапурський старший державний міністр фінансів і транспорту Чі Хонг Тат, вказавши, що ці безпілотні морські апарати поліпшують гнучкість та ефективність доставки вантажів з берега на судно і для проведення дистанційної інспекції суден. Ця технологія служитиме платформою для наукових досліджень як для державних, так і приватних структур, щоб розробити концепцію експлуатації дронів, яка відповідає особливостям операційного середовища Сінгапуру в якості напруженого морського порту-хаба [3].

З метою подальшого цифрового розвитку морського сектору та концептуалізації майбутніх операцій МРА до середини 2025 року планується повне покриття головних морських акваторій, шляхів, терміналів та місць посадки 5G мережею, для чого передбачається встановлення дванадцяти базових станцій морської 5G, які будуть доповнювати земельну інфраструктуру 5G, але частина вже готові для тестування та розробки нових цифрових застосунків, таких як дистанційні поради пілотажу, цифрове поповнення пального, доставка дронами та телемедицина [4].

Для подальшого підвищення безпеки та ефективності навігації суден та розвитку головного порту, МРА розробляє систему управління рухом суден нового покоління (NGVTMS), яка використовує штучний інтелект і замінить існуючу Систему інформації про рух суден (VTIS).

За допомогою аналізу даних та машинного навчання для ідентифікації точок інтенсивного руху суден та використання вдосконалених алгоритмів для прогнозування можливих зіткнень, NGVTMS дозволить МРА надавати капітанам суден більш точну та своєчасну інформацію для прийняття заходів забезпечення навігаційної безпеки. Надійний обмін даними між судном і судном та судном і берегом для NGVTMS може здійснюватися за допомогою різних засобів зв'язку, таких як система обміну даними VHF (VDES) та морська 5G мережа.

Цифрове бронювання вантажів – тенденція в морській галузі, що значно впливає на її ефективність. Воно передбачає використання онлайн-платформ для оптимізації бронювання вантажів і управління логістичними операціями, забезпечуючи покращення в ефективності. Цифрове бронювання полегшує процес бронювання, зменшуючи час і витрати порівняно з традиційними методами. Впровадження цифрових платформ також підвищує доступність і прозорість в галузі. Вони дають можливість малим і середнім вантажовідправникам отримати доступ до послуг доставки, сприяючи розвитку конкуренції та зниженню витрат. Одночасно цифрові платформи генерують



великі обсяги даних, які можна використовувати для виявлення тенденцій і вдосконалення логістичних операцій, що призводить до більшої ефективності та економії коштів [5].

Платформи цифрового бронювання вантажів стикаються із потенційними кіберзагрозами, такими як хакерські атаки, витік конфіденційної інформації та напади зловмисного програмного забезпечення, що може порушити безпеку вантажів та особистих даних клієнтів. Для забезпечення надійного функціонування платформ необхідна стійка технологічна інфраструктура, оскільки технічні збої, системні помилки та інші неполадки можуть призвести до проблем із безпекою та порушенням функціональності.

Децентралізація портів – це сучасна тенденція переходу від великих централізованих портів до розподіленої мережі менших та спеціалізованих портових об'єктів. Цю тенденцію сприяють фактори, такі як зміни в торговельних моделях, прогрес у технологіях і зростаюча увага до стійкості та безпеки морської галузі. Однак головним стимулюючим фактором виступає збільшення кількості портів за останні три роки. Можливості цього переходу включають в себе більшу адаптованість менших, спеціалізованих портів до змін торговельних моделей та індивідуальних потреб клієнтів, що забезпечує більшу гнучкість і ефективність. Децентралізовані порти допомагають зменшити затори та затримки, поліпшуючи ефективність для вантажовідправників. Розгалужена мережа портів може підвищити стійкість морської галузі, зменшуючи вразливість ланцюгів постачання [6]. Проте цей перехід супроводжується ризиками, де менші порти можуть не отримати вигод від масштабу, що призводить до вищих витрат для вантажовідправників. Розгалужена мережа портів може створити труднощі у координації між різними учасниками галузі. Децентралізація вимагає суттєвих інвестицій у нові портові об'єкти та інфраструктуру. Крім того, цей процес може породити конкуренцію та взаємодію між портами та іншими видами транспорту, що вимагає уважного управління для забезпечення рівних умов і ефективною координації.

Глобальне регулювання екологічних стандартів посилюється, але чіткий шлях після 2026 року ще офіційно не погоджено. Багато вантажовласників сформулювали стратегії «чистого нуля» до 2040 року, які можуть вимагати більш ранньої адаптації або суворіших цілей скорочення викидів. Ці ринкові тенденції набирають обертів протягом 2023 та будуть продовжувати у 2024 році, але сформується ландшафт адаптації компаній лише після того, як судна почнуть штрафувати за низькі рейтинги СІІ [7].

Флот балкерів старіє, що особливо визначається в невеликих сегментах. У 2025 році приблизно 13% флоту буде старше 20 років. Для сегменту Handysize ця частка складе майже 20%. Екологічні норми встановлюють курс щодо операційної діяльності старих суден, але очікується, що деякі країни (наприклад, Індія) підуть далі, обмежуючи заходи в порти для танкерів і балкерів віком старше 25 років. Якщо ця тенденція збережеться, можливо побачити більшу кількість судновласників, що підштовхуються до оновлення

свого флоту шляхом укладання контрактів на нові судна або вживаного тоннажу.

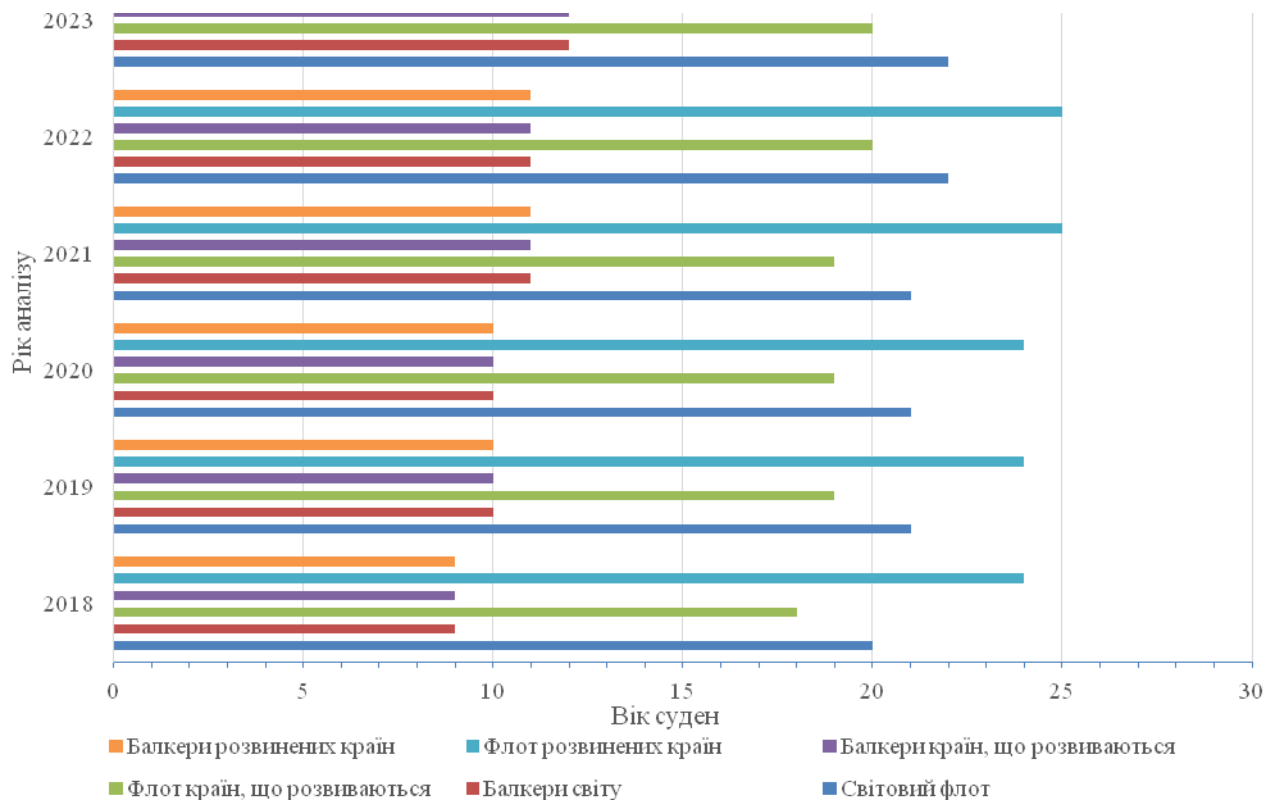


Рис. 1. Вікова структура світового флоту та балкерів  
*Джерело: розроблено автором за джерелами [8]*

Протягом аналізованого періоду з 2018 по 2023 роки глобальний флот продовжував зростати, але відчувається вплив старіння, що було викликано невизначеністю до обмежень термінів оновлення флоту, схемами продажу застарілих суден чи їх експлуатація до повністю аварійного стану. Виділяються також проблема у постійному оновленні до екологічних стандартів та недосконалої технологічних засобів, через що судновласник отримує при замовленні будівництва нового судна певні ризики у подальшому використанні та великих збитках при подальшому оновленні чи заміні певних частин, що для невеликих компаній є економічно недоцільним. Прослідковується поки що негативна динаміка у тому, що в середньому вік балкерного флоту старішає на рік у порівнянні з попереднім, але нарощування таких темпів є незначним та може бути стабілізованим покращенням науково-технічного прогресу, збільшенням інвестицій у суднобудівництво та більш чіткою стандартизацією екологічних вимог до ринку морських перевезень [8].

Отже, морська галузь за останні роки розвивається у напрямку покращення логістичних ланцюгів шляхом внесення нових цифрових платформ, створення технологічних засобів для збільшення безпеки огляду чи забезпечення суден, розробки нових «адекватних» рішень до стандартизації вимог для залучення

судновласників до екологічної відповідальності перед світом та розкриття необхідності у поновленні світового флоту, врегулювання конкурентного ландшафту транспортних компаній та децентралізація портів для збільшення гнучкості у наданні послуг та конкурентоздатності.

**Список використаних джерел:**

1. Moya de la Torre G., Naveiro R. The six trends of the maritime sector in 2023. URL: <https://alg-global.com/six-trends-of-the-maritime-sector-in-2023>
2. Maritime and port authority of Singapore. URL: <http://www.mpa.gov.sg/media-centre/>
3. Ministry of transport connecting Singapore. Opening remarks by Mr Chee Hong Tat, senior minister of state, ministry of transport at MarineTech conference 2023. URL: <https://www.mot.gov.sg/news/details/opening-remarks-by-mr-chee-hong-tat-senior-minister-of-state-ministry-of-transport-at-marinetech-conference-2023>
4. Maritime and port authority of Singapore. Media factsheet: strengthening singapore's competitiveness as a Hub port and International maritime centre. URL: <http://www.mpa.gov.sg/media-centre/details/strenghtening-singapore-s-competitveness-as-a-hub-port-and-international-maritime-centre>
5. Digital freight forwarding: how it can benefit your business. URL: <https://ship4wd.com/logistics-shipping/digital-freight-forwarder-how-can-it-benefit-your-business/>
6. Munich Re Group. Marine trend radar 2023. Trend overview. URL: [https://www.munichre.com/content/dam/munichre/contentlounge/website-pieces/documents/Marine-Trend-Radar-2023-overview.pdf/\\_jcr\\_content/renditions/original/Marine-Trend-Radar-2023-overview.pdf](https://www.munichre.com/content/dam/munichre/contentlounge/website-pieces/documents/Marine-Trend-Radar-2023-overview.pdf/_jcr_content/renditions/original/Marine-Trend-Radar-2023-overview.pdf)
7. Ship finance Danish. Shipping market review may 2023. URL: <https://www.shipfinance.dk/media/2327/shipping-market-review-may-2023.pdf>
8. UNCTAD. Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/reportInfo/US.MerchantFleet>

**Скиба Я.Р.**

*здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Павленко В.А., ст..виклалач кафедри менеджменту  
та економіки морського транспорту НУОМА*

## **СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО СУДНОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ**

Україна, зберігаючи свою багатовікову традицію використання річок як ключових транспортних шляхів, стоїть перед важливим завданням вдосконалення річкового судноплавства. Сучасний стан цієї галузі визначається

рядом факторів, які варто ретельно проаналізувати, адже вони впливають на перспективи розвитку та конкурентоспроможність Української системи річкового транспорту.

Мережа судноплавних річок в Україні налічує 4 400 км. Серед традиційно використовуваних варто відзначити судноплавні шляхи Дніпра, які складають 1,205 тис. км, включаючи його протоки, такі як Десна (520 км) і Прип'ять (60 км), а також Дунай (160 км), Буг (155 км) та інші невеликі річки. До 90% обсягу річкових перевезень припадає на Дніпро та його основні притоки – Десну та Прип'ять. Решта 10% стосується Дунаю та інших річок, таких як Десна (на північ від Чернігова), Стир, Горинь, Дністер, Самара, Південний Буг, Сіверський Донець, Інгулець, Ворскла, Псел, Орель. Ці річки, хоч і судноплавні, не відіграють значущої ролі [4].

Систему річкового транспорту України представляє міжгалузеве державне об'єднання «Укррічфлот», яке було реструктуризовано в акціонерну судноплавну компанію і включає головне підприємство та 290 структурних підрозділів. Вантажі в Україні перевозяться річковим транспортом по Дніпру, Дунаю, а також через Чорне і Середземне моря з входом у річкові порти Румунії, Німеччини, Угорщини та Австрії [4].

Сфера річкового транспорту спеціалізується на обслуговуванні вантажних потоків, де наголос робиться на ритмічності доставки, що особливо актуально для таких товарів, як зерно, пісок, метал, добрива та руда. За сучасних умов, в Україні обґрунтовується економічна доцільність розглядати можливість перевезення річковим транспортом до 25 млн тонн вантажів, що є в 3-4 рази більше, ніж на даний момент. Проте, на шляху до висунутих перспектив існують численні проблеми, які гальмують розвиток внутрішнього водного транспорту України та вимагають невідкладного вирішення. Зазначимо їх.

1. Неодноразова, застаріла, або відсутня публічна інфраструктура, включаючи шлюзи, системи навігації та габаритно-судовий хід, які перешкоджають ефективній логістиці та повноцінному використанню внутрішньоводного транспорту в мультимодальних перевезеннях.

2. Відсутність достатньої приватної інфраструктури, такої як термінальні комплекси та мультимодальні логістичні центри.

3. Старіння та нестача сучасного вантажного та технічного флоту.

4. Відсутність системної кадрової політики та недостаток кваліфікованого персоналу на внутрішніх водних шляхах.

5. Недосконале законодавство, яке не забезпечує чітке регулювання, створює надмірне бюрократичне тягарювання та не стимулює привабливий інвестиційний клімат.

6. Відсутність стабільного механізму фінансування галузі.

7. Відсутність цілісного, системного державного управління галуззю.

8. Неконкурентоспроможні умови роботи порівняно з іншими видами транспорту, включаючи надмірне податкове навантаження та відсутність гарантованого бюджетного фінансування.

9. Відсутність чіткого розподілу відповідальності за утримання та розвиток внутрішніх водних шляхів, що призводить до дублювання функцій між органами виконавчої влади [2].

До того ж, річка Дніпро обмежена для вільного проходження іноземних суден без відповідного одноразового дозволу та для каботажу іноземного флоту між портами України, вимагаючи спеціального дозволу для каботажних перевезень.

Для того, аби подолати вищевказані проблеми, необхідно впровадити комплекс системних заходів, а саме:

– Розробити деталізовану національну транспортну стратегію за галузями для збалансування вантажопотоків між різними видами транспорту, включаючи залізничний, автомобільний і річковий.

– Активізувати процес приведення залізничних вантажних тарифів до ринкового рівня.

– Зменшити бюджетне навантаження на річковий транспорт шляхом скасування (бюджетної компенсації) разових платежів, таких як за проходження шлюзів та мостів.

– Створити сприятливі умови для інтеграції внутрішніх водних шляхів України в міжнародну транспортну систему, знизивши платежі за прохід іноземних суден вітчизняними річками.

Враховуючи те, що в США та ЄС передбачається безоплатне використання внутрішніх водних шляхів річковим транспортом, введення додаткових платежів вважається необґрунтованим з економічної точки зору і суперечить світовому досвіду. Окрім того, важливо врегулювати законодавчим шляхом порядок цільового використання коштів акцизного податку з нафтопродуктів та рентної плати за спеціальне використання вод річковим транспортом, спрямовуючи їх на фінансування та утримання водних шляхів та інфраструктури [1, с. 37].

Після набуття Україною незалежності визначається сталий та невтішний тренд щодо значущого зменшення потенціалу річкового судноплавства, що призводить до катастрофічної ситуації у сфері пасажирських перевезень на внутрішніх водних шляхах. Цей спад пояснюється, по-перше, зменшенням кількості пасажирських і вантажних суден під Державним прапором України, а по-друге, занепадом суднобудування в Україні. По-третє, мультимодальні (комбіновані) перевезення в Україні розвиваються недостатньо.

Отже, в Україні існує значний, поки що невикористаний потенціал у сфері річкових перевезень. Для просування цього напрямку найбільш перспективними регіонами традиційно залишаються дві найбільші річки – Дніпро та Дунай. Активізація економічної активності в Україні може бути досягнута шляхом розвитку інфраструктури та модернізації річкового флоту, а також впровадження серії законодавчих ініціатив, спрямованих на полегшення діяльності річкових перевізників. З огляду на перспективи розвитку річкового сполучення в західному напрямі, актуальним є реалізація інфраструктурних

проектів в партнерстві між Україною та країнами – членами Європейського Союзу [3].

Отже, для ефективного розвитку галузі річкового судноплавства та в управлінні національним господарством необхідно:

1. Розробити та ухвалити на законодавчому рівні стратегічний програмний нормативно-правовий акт, який визначатиме основні засади функціонування та перспективи розвитку судноплавства в Україні.

2. На рівні виконавчих органів розробити й затвердити систему адміністративно-правових заходів для розвитку судноплавства.

3. Затвердити програму економічного стимулювання галузі судноплавства в Україні.

4. Забезпечити ефективний контроль за реалізацією програмних заходів на рівні виконавчих органів.

**Список використаних джерел:**

1. Аніщенко О.В. Річковий транспорт України: сучасний стан та перспективи розвитку. *Бізнес-навігатор*. 2018. Вип. 2-1. С. 36–41. URL: [http://business-navigator.ks.ua/journals/2018/45\\_1\\_2018/08.pdf](http://business-navigator.ks.ua/journals/2018/45_1_2018/08.pdf)

2. Кочерев О. Шляхи та перспективи розвитку річкового судноплавства в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. С. 210-212. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-10/52>

3. Перспективи вантажних перевезень через Дніпро. URL: <http://ukrrichflot.ua/ua/novosti/perspektivi-vantazhnix-perevezen-po-dnipro>

4. Український річний флот. URL: <http://ukrrichflot.ua/ua>.

**Стоянова К.С.**

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

**МАРКЕТИНГОВА СТРАТЕГІЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ  
РОЗВИТКУ СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ**

Тема маркетингу з кожним роком набуває все більш глобального значення для бізнесу, і галузь судноплавства не є виключенням. Величезна кількість світових лідерів серед судноплавних компаній активно вибудовує свою маркетингову стратегію, і з кожним кроком за рахунок цього досягає все більшого впливу та пізнаваності на світовому рівні.

Досліджуючи більш детально тему впливу маркетингової стратегії на морський бізнес та її використання у якості інструменту, слід більш детально ознайомитись з основними визначеннями та підходами до тлумачення маркетингової стратегії.

Концепція маркетингу – це підхід (задум) щодо організації маркетингової діяльності, який базується на основній ідеї, ефективній маркетинговій стратегії та конкретному інструментарії досягнення визначених цілей.

Маркетинг – процес планування і втілення задуму щодо ціноутворення, просування та реалізації ідей, товарів і послуг через обмін, який задовольняє цілі окремих осіб та організацій [1].

В сучасних реаліях маркетингова діяльність здійснюється двома шляхами: оф лайн та онлайн, але все зводиться до того, що навіть дії, які компанії роблять поза межами інтернету, все одно фіксуються в соціальних мережах та всіх можливих звітах на онлайн платформах.

Аналізуючи звіт «Five Forces Transforming Transport & Logistics "PwC CEE Transport & Logistics Trend Book 2019"», слід наголосити що ще з 2019 року особлива увага приділялось маркетингу і вважалось, що діджиталізація почала активно трансформувати всі сегменти транспорту та логістики, і за прогнозами, це має бути найвпливовішою тенденцією в найближчі роки, яка змінить весь бізнес. Дослідження показують, що інвестиції в онлайн-маркетинг і SEO дозволяють компаніям швидко збільшити свою частку на ринку електронної комерції, і тенденція інвестування саме в діджитал маркетинг лише зростає, що пропорційне кредиту довіри та пізнаванності на світовому рівні компаній [2].

Ще однією причиною актуальності маркетингу в морській галузі на міжнародному рівні є необхідність компаній у лояльності партнерів та клієнтів. Якщо стратегії цифрового маркетингу в нову цифрову епоху судноплавства оцінювати з точки зору пізнаванності бренду та лояльності, можна отримати більш успішні результати. Крім надання клієнтам легкого доступу в Інтернеті з пошуком послуг, компанія також потребує фінансової безпеки. У цьому контексті підвищення поінформованості про бренд і лояльності має ефективні результати у створенні довгострокових відносин і успішних стратегій продажів. Логістика, будучи брендом і віддаючи перевагу в галузі, відповідатиме принципу довгострокової безпеки та допоможе компаніям процвітати в нову еру цифрового маркетингу [3].

Розглядаючи на прикладах, хочеться більш наявно передати сутність маркетингової стратегії на реальному використанні, тому було проаналізовано шляхи розвитку компаній контейнерного флоту, використовуючи маркетингову стратегію в своїй діяльності. Згідно з звітом від Всесвітнього морського університету «Research on container liner company marketing strategy», статистика за останні роки показує, що до маркетингової стратегії представників контейнерного флоту входять наступні пов'язані між собою методи: залучення переговорної сили постачальників і покупців, включення нових учасників, розширення капіталу, флоту суден, розвиток логістики і транспортних напрямків, моніторинг конкурентних показників на світовому ринку поміж компаній, урізноманітнення фрахтових ставок та розробка раціональних підходів до планування перевезень, розширення технік продажів та вміння правильно розподілити їх за призначенням по клієнтам, просування (інструменти просування продажів, реклама, прямий маркетинг), системи

знижок та персональних договірних контрактів, проведення опитувань серед клієнтів та персоналу, відкриття нових офісів по світу, стратегія позиціонування, благодійність та діяльність на благо екології, покращення рівню публічних відносин, участь у міжнародних виставках та конференціях, інвестування та виступ у якості спонсора для стартапів або перспективних проєктів, живий контент та ведення соціальних мереж та багато інших [4].

У цьому випадку важливо сказати, що такого роду маркетингові інструменти та методи дієві не лише для контейнерного флоту, а і для компаній з різними іншими типами суден у флоті, і взагалі для транспортної індустрії в цілому.

Таким чином, для реалізації маркетингових принципів у діяльності морського транспорту в короткостроковому періоді та відповідно підвищення якості, відділ маркетингу повинен виконувати такі функції:

- комплексний моніторинг і аналіз ринку морських перевезень (як вантажних, так і пасажирських) та визначення на його основі вимог до інфраструктури забезпечення і організації процесу перевезень;
- пошук і розробка стратегій щодо оптимізації морських тарифів, виходячи з оцінки еластичності попиту на перевезення;
- вивчення ринку продукції та послуг, споживаних морським транспортом, визначення оптимальних (за ціною і якістю) варіантів їх закупівлі;
- аналіз економічної ефективності нетрадиційних для морського транспорту сфер діяльності і визначення основних напрямків диверсифікації галузі.

Для створення і реалізації довгострокової маркетингової стратегії морського транспорту, відділ маркетингу повинен виконувати функції:

- довгострокового прогнозування кон'юнктури транспортного ринку (включаючи не тільки морський, але і інші види транспорту);
- аналізу можливостей якісного задоволення попиту на перевезення на основі перспективних видів техніки і технологій;
- визначення вимог до розвитку інфраструктури морського транспорту [5].

Отже, підводячи підсумки, варто зазначити, що маркетингова діяльність судноплавних компаній в умовах сучасності є рушійною силою у прогресивному масштабуванні бізнесу, виходу на новий рівень в умовах сильної конкуренції на ринку та сприяє всебічному розвитку компаній на міжнародній арені. Активні тенденції діджиталізації мають однозначний вплив на зміну та підвищення необхідності ведення раціональної маркетингової стратегії, щоб мати статус та лояльність партнерів і клієнтів в галузі морського бізнесу.

#### **Список використаних джерел:**

1. Макаренко І. І. Конспект лекцій з дисципліни «Маркетинг» / І. І. Макаренко ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2016. 82 с.



2. Звіт Five Forces Transforming Transport & Logistics "PwC CEE Transport & Logistics Trend Book 2019" // режим доступу: <https://www.pwc.pl/pl/pdf/publikacje/2018/transport-logistics-trendbook-2019-en.pdf>
3. Shital Vakhariya // Department of Business Management, University of East London, London, UK // Marketing Strategies to Increase the Clientele in Shipping Industry // режим доступу: <https://www.hilarispublisher.com/open-access/marketing-strategies-to-increase-the-clientele-in-shipping-industry.pdf>
4. Huayu Shi // World Maritime University Dissertations Dissertations / Research on container liner company marketing strategy // World Maritime University / The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University // 2016 // режим доступу: [https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=2554&context=all\\_dissertations](https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=2554&context=all_dissertations)
5. Краузе О.І. : Конспект лекцій з дисципліни «Маркетинг» для студентів денної та заочної форм навчання факультету економіки та менеджменту /Укл. О. І. Краузе. Тернопіль, ТНТУ, 2016. 132 с.

**Терзі Т.В.**

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

## **ПОКАЗНИКИ ЕФЕКТИВНОСТІ, ЯК ІНСТРУМЕНТ ОЦІНКИ ТРАНСПОРТУВАННЯ ВАНТАЖІВ**

На етапі розвитку ефективне управління ланцюгами поставок є джерелом досягнення конкурентних переваг підприємства. У таких умовах особливої ролі набуває оцінка вкладу показників транспортування як найбільш капіталомісткого процесу логістичної системи в кінцевий результат роботи бізнесу. Тому підприємству необхідно мати чітке уявлення про систему, кількість та склад показників оцінки транспортної діяльності, щоб виділити взаємозв'язок між ними та бізнес-стратегією організації.

Показники функціонування, що застосовуються в логістичних системах, дають менеджеру загальні орієнтири, допомагають здійснити комунікації, впливають на поведінку персоналу організації, сприяють удосконаленню, допомагають оцінювати позиціонування та операційні можливості. Підприємствам вигідно впроваджувати системи оцінки та вимірювання діяльності з таких причин [1]:

- забезпечення загальної управлінської бази;
- полегшення комунікації в масштабах компанії;
- управління персоналом;
- здійснення удосконалень та впровадження інновацій;

– оцінка свого становища щодо конкурентів, констатація власних переваг.

Продумана система оцінки показників ефективності стає фундаментом до ухвалення обґрунтованих рішень.

Одним із способів оцінювати діяльність підприємства є збалансована система показників. ЗСП дозволяє менеджерам аналізувати поточний стан компанії та бачити перспективи на майбутнє, при цьому оперуючи фінансовими та нефінансовими показниками. Цей метод має серйозну перевагу - облік зовнішніх і внутрішніх факторів, що впливають на компанію.

Логічним продовженням ідеї ЗСП стає широке використання поняття ключових показників ефективності КРІ (Key Performance Indicators) вже поза ЗСП. Під КРІ розуміють ключові показники ефективності, що дозволяють пов'язати виконання плану з основними результатами управління ланцюгами поставок та в результаті визначити необхідні коригувальні дії.

У розумінні основної ідеї КРІ усі фахівці сходяться до єдиної думки, проте питання складу та загальної кількості ключових показників залишається дискусійним. Одним із варіантів системи показників, що дозволяють у загальному вигляді оцінити ефективність та результативність логістичної діяльності, є [2, 3]:

- загальні логістичні витрати (КРІ-1);
- якість логістичного сервісу (КРІ-2);
- тривалість логістичних циклів (КРІ-3);
- продуктивність (КРІ-4);
- повернення на інвестиції в логістичну інфраструктуру (КРІ-5).

Ці показники є ключовими і мають комплексний характер. Крім ключових, виділяються приватні показники: продуктивності (результативності) та ефективності.

Велика кількість різних методів оцінки транспортування в ланцюгах поставок дозволяє говорити про високу актуальність питання. Однак більшість методів спирається виключно на емпіричний підхід, що не дозволяє приймати обґрунтовані та точно мотивовані управлінські рішення, спрямовані на підвищення точності оцінки показників транспортування у ланцюгах постачання.

Одним із перспективних напрямів сучасної економічної науки та практики вітчизняних та зарубіжних підприємств є широке використання показників ефективності при оцінці результатів роботи. Тим не менш, нині відсутні системи розрахунку показників, які можуть дати однозначну кількісну оцінку ефективності ланцюгів постачання.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Смирнов І.Г., Косарев Т.В. Транспортна логістика: Навч.пос. Київ.: Центр учбової літератури, 2008. 224 с.
2. Аулін В. В., Гриньків А. В., Лисенко С. В. Теоретичні і методологічні основи логістики транспортних і виробничих систем: монографія. 2021.503 с.

3. Ачкасова І. Місце і роль транспортної логістики в загальній логістичній системі. *Економіка підприємств транспорту*. Харків, ХНАДУ. № 30. 2017. URL: <http://etk.khadi.kharkov.ua/article/view/136706>

**Цупаленко А.О.**

*здобувач вищої освіти 3 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Бурмака Л.О., ст. викладач  
кафедри менеджменту та економіки  
морського транспорту НУОМА*

## **ВПЛИВ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ НА ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ**

Історія штучного інтелекту починається ще з XVI століття, зі спроб Леонардо да Вінчі створити обчислювальну техніку. У 1623 р. німецьким науковцем Вільгельмом Шиккардом вже було сконструйовано механічну цифрову обчислювальну машину, а через 15 років Блез Паскаль створив першу лічильну техніку. З XV століття починається науково-технічна революція, яка взагалі змінює розуміння матеріального світу. Саме з цього часу починається перебудова виробництва, з'являється багато винаходів, індустриальне суспільство трансформується в постіндустріальне. Четверта науково-технічна революція в другій половині XX століття відзначилася значним розвитком інтелектуальної діяльності, в т.ч. впровадженням штучного інтелекту в нових технологіях. І з того часу прогрес відбувається переважно у цьому напрямі.

Штучний інтелект – це здатність механічної системи отримувати, обробляти та застосовувати отримані знання та вміння. Основною метою його створення на початкових порах була допомога людині при здійсненні певної роботи, аби полегшити її або взагалі замінити, економлячи при цьому час. Так були створені обчислювальна техніка, винаходи у судноплаванні та промисловості [2].

На разі технології штучного інтелекту (ШІ) використовують переважно для розваг, проте вони мають потенціал для трансформації бізнесових та освітніх ландшафтів, зокрема морської галузі. Потенційні переваги морської навігації та систем безпеки з підтримкою штучного інтелекту лише починають досліджувати і майбутнє їх використання є неймовірно багатограним. Тому, вивчаючи вимоги штучного інтелекту для судноплавства та морської галузі, слід заглибитися в три ключові області: автоматизація, навігація та оптимізація.

Автоматизація є ключовим аспектом інтеграції штучного інтелекту в судноплаванні та морській галузі. Використання автономних суден, наприклад, може значно зменшити потребу у втручанні людини в різні операції на судні. Це не тільки мінімізує ризик людської помилки, але й дозволяє більш ефективно використовувати ресурси. Наприклад, судна без екіпажу можуть працювати цілодобово без перерв на відпочинок, що призводить до швидшого

та ефективнішого часу доставки. Крім того, автоматизація на основі штучного інтелекту може допомогти зменшити витрати на робочу силу, оскільки на борту потрібно менше членів екіпажу.

Однак впровадження автоматизації в судноплавній галузі не позбавлене проблем. Однією з головних проблем є потенційна втрата робочих місць через посилення автоматизації. Хоча це правда, що деякі робочі місця можуть бути втрачені, важливо визнати, що в результаті інтеграції ШІ також з'являться нові можливості роботи. Наприклад, кваліфіковані працівники будуть потрібні для обслуговування та експлуатації передових технологій, які використовуються в автономних суднах. Крім того, впровадження штучного інтелекту може призвести до створення нових ролей, таких як аналітики даних і спеціалісти зі штучного інтелекту, які відповідатимуть за забезпечення безперебійного функціонування цих систем.

Навігація – це ще одна сфера, де ШІ може значно вплинути на судноплавство та морську галузь. Навігаційні системи на основі штучного інтелекту можуть аналізувати величезні масиви даних, наприклад погодні умови, океанські течії та інші фактори навколишнього середовища, щоб визначати найефективніші та найбезпечніші маршрути для кораблів. Це може допомогти зменшити споживання палива, викиди та мінімізувати ризик аварій, спричинених людською помилкою або непередбаченими обставинами. Крім того, ШІ також можна використовувати для прогнозування та уникнення потенційних небезпек, таких як піратство чи геополітичні конфлікти, забезпечуючи безпеку як екіпажу, так і вантажу.

Використання штучного інтелекту в навігації також поширюється на розробку передових систем запобігання зіткненням. Ці системи можуть обробляти дані від різних датчиків, таких як радари, камери та GPS, щоб ідентифікувати потенційні перешкоди та надавати рекомендації в реальному часі, щоб уникнути зіткнень. Це може значно підвищити безпеку суден, особливо в перевантажених водних шляхах або в умовах поганої видимості.

Оптимізація є ключовою сферою, де штучний інтелект може сприяти судноплавству та морській галузі. Системи на основі штучного інтелекту можуть аналізувати дані з різних джерел, наприклад споживання палива, продуктивність двигуна та навантаження на вантаж, щоб оптимізувати загальну ефективність роботи судна. Наприклад, штучний інтелект можна використовувати для прогнозування та планування технічного обслуговування, скорочуючи час простою та забезпечуючи максимальну продуктивність кораблів. Крім того, штучний інтелект може допомогти оптимізувати процеси завантаження та розвантаження вантажу, що прискорює обробку та підвищує продуктивність [4].

Отже, використання штучного інтелекту у морській галузі відкриває низку можливостей, проте водночас і створює певні проблеми, які потребують вирішення:

- велика вартість. Системи з підтримкою штучного інтелекту є високовартісними, вимагають значних інвестицій як в апаратне, так і в

програмне забезпечення. Відомо, що максимальну ціну визначає попит на ринку, а мінімальну — витрати, орієнтиром для встановлення конкретного значення ціни у певний період є ціни конкурентів. Тому збільшення конкурентів сприятиме зменшенню їх вартості;

- ризик несправності або зламу систем ІІІ може призвести до серйозних проблем з безпекою. Тому потрібно дбати про кібербезпеку – захист інформації від вірусів, підробки даних, хакерських атак, внаслідок яких можуть не тільки видалити або поцупити дані, але й вплинути на роботу працівників, використовувати інформацію проти людини або структури, зупинити виробництво та ін.

Незважаючи на ці проблеми, штучний інтелект має потенційні переваги у судноплаванні. Наприклад, у 2022 році, у Японії, двадцятиметровий 19-тонний катер, керований штучним інтелектом, вирушив у тестовий рейс у Токійській затоці, пройшовши від порту міста Йокосука до одного з безлюдних островів за 1,7 км від узбережжя. Група дослідників, до якої належать фонд Nippon Foundation і розробник катера, збираються продовжити перевіряти безпеку, а мають на меті розпочати використання малих автономних пасажирських суден до 2025 року, що допоможе вирішити проблему нестачі працівників у японському судноплаванні [1].

Провідні морські порти світу працюють над створенням інтелектуальних портів, які передбачають впровадження цілої низки цифрових технологій: від штучного інтелекту до хмарних сервісів і блокчейн-технології для управління та відстеження руху вантажів, використання яких дозволить портам і вантажовідправникам підвищити ефективність операцій. Над будівництвом інтелектуальних портів працюють такі країни як Велика Британія, Німеччина, Канада, Бельгія, Нідерланди та ін.

Прикладом може слугувати найбільший порт Європи – Роттердам, який щорічно обслуговує 144 тисяч суден. До 2025 року частина з них будуть управлятися штучним інтелектом. Керувати процесом автоматизації взялася компанія ІВМ. Уся територія порту протяжністю 42 км, від міста Роттердама до Північного моря буде вкрита системою інтернету речей (ІоТ) і ІВМ Cloud. За допомогою цієї цифрової копії компанія планує відтворити точну цифрову копію поточних операцій за допомогою даних з датчиків, встановлених на причалах, якірних причалах, фарватерах, шляхах та ін., які відображатимуть всі ресурси порту Роттердам, відстежувати рух суден, інфраструктуру, погоду, географічні і погодні дані зі 100% вірогідністю. Таким чином перетворити його на найінтелектуальніший порт світу [3].

Штучний інтелект без сумніву сприятиме розвитку морської галузі. Завдяки застосуванню ІІІ є можливість збільшити ефективність функціонування морської галузі, знизити експлуатаційні витрати суден на доставку вантажів, підвищити безпеку перевезень водними просторами, наростити вантажопотоки шляхом створення інтелектуальних портів, тощо.

### ***Список використаних джерел:***

1. В Японії провели випробування корабля, яким керує штучний інтелект. *Еспресо. Український інформаційний медійний бренд*. URL: <https://espresso.tv/u-yaponii-proveli-viprobuvannya-korablya-yakim-kerue-shtuchniy-intelekt>

2. Махненко Д. Штучний інтелект. Допомога, загроза чи пусті балачки? *Всеукраїнське щотижневє професійне юридичне видання*. Київ, 2021. 1 с.

3. IBM підготує порт Роттердам до автономних суден. *Центр транспортних стратегій*. URL: [https://cfts.org.ua/news/2019/02/08/ibm\\_podgotovit\\_port\\_rotterdam\\_a\\_k\\_avtonomnym\\_sudam\\_51594](https://cfts.org.ua/news/2019/02/08/ibm_podgotovit_port_rotterdam_a_k_avtonomnym_sudam_51594)

4. Frackiewicz M. Requirements for shipping and the maritime industry: automation, navigation, and optimization. UK, 2023. 1 p.

**Ярмак А.О.**

*здобувач вищої освіти 4 року навчання*

*освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА*

*Науковий керівник: Павленко В.А., ст.виклалач кафедри менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА*

## **СУТНІСТЬ ТА ОСОБЛИВОСТІ ВИМОГ ЩОДО ЯКОСТІ КРЮЇНГОВИХ ПОСЛУГ**

Забезпечення якісної експлуатації суден неможливе без надійного забезпечення та управління кваліфікованими моряками. Хоча спочатку функція управління моряками традиційно здійснювалась безпосередньо судновласниками, наприкінці ХХ століття на початку 90-х років на пострадянському просторі вперше виникло таке явище, як ринок крюїнгових послуг. Появі цього ринку, перш за все, сприяло зникнення (продаж, списання, перекид під зручні прапори) національного флоту і, як наслідок цього, хвиля безробіття серед плавскладу. На цьому ґрунті виникли перші агентства, що займаються посередницькою діяльністю з працевлаштування моряків на судна іноземних судноплавних компаній.

Крюїнг (від англ.«to crew, crewing» – набирати екіпаж) – кадровий менеджмент, спрямований на забезпечення судна замовника (судновласника) кваліфікованим судновим персоналом (екіпажем), який відповідав би за чисельністю, національною приналежністю і кваліфікацією, що відповідають вимогам [1].

Крюїнгова компанія створюється з метою отримання прибутку за допомогою здійснення професійної діяльності з пошуку, оцінки, відбору і мотивації персоналу – плавскладу суден по критеріям, заданим організацією-замовником, що має потребу в залученні відповідного персоналу.

Ключова ідея роботи крюїнгової компанії полягає в тому, що вона бере на себе більшу частину професійної діяльності по задоволенню потреб організацій-заказників в персоналі. Професіоналізм компанії оцінюється не

тільки здатністю задовольнити запити замовників, але і скорегувати їх відповідно до ринкових реалій і запропонувати різні шляхи їх задоволення.

Якість послуг, які надаються крьюінговими компаніями, відбивається не тільки на якості задоволення потреби судноплавної компанії в персоналі, але і побічно впливає на її функціонування в цілому.

Звичайний розподіл відповідальності між менеджером і судновласником викладено в типовій проформі угоди ВІМСО «Крюмен». Як правило, менеджер відповідає за своєчасне прибуття екіпажу на судно, його репатріацію, навчання і побутові умови. Відповідальність за якість роботи на борту судна розмежована. Судновласник зберігає за собою право замінювати членів екіпажу, які не відповідають його вимогам. Проте, капітана судна менеджер наймає найчастіше на тривалий термін. Він несе відповідальність перед кількома сторонами – власником, судовим менеджером, фрахтувальником, і прагне примирити їх інтереси [2].

Крьюінгове агентство організовує акредитацію і співбесіду для претендентів на отримання робочих місць. Агентствам доводиться бути і екзаменаторами, і психологами, щоб отримати інформацію про моряка не тільки як про фахівця, але і як про особистість. Кадровий менеджер повинен бути впевнений, що в умовах тривалої роботи він буде психічно стійкий. У разі працевлаштування на іноземне судно кандидати на працевлаштування в обов'язковому порядку повинні здавати тест на знання англійської мови. На спеціальному інструктажі пояснюється політика судноплавної компанії, правила поведінки на судні.

Міжнародне регулювання діяльності крьюінгових компаній та роботи і відповідності моряків визначає специфічність вимог, які надаються до якості крьюінгової послуги.

Під якість крьюінгової послуги пропонується розуміти певну сукупність властивостей і характеристик крьюінгової послуги, які формуються взаємовідносинами всіх зацікавлених сторін при її наданні, потенційно або реально здатних найбільш ефективно задовольняти встановлені і передбачувані потреби судновласників, моряків, співробітників і суспільства в цілому на всіх етапах життєвого циклу крьюінгової послуги [3].

Якість крьюінгової послуги не абсолютна за своїм змістом, а відносна. З одного боку, її оцінюють по відношенню до якості послуг інших компаній, причому і тих, що займаються крьюінг-менеджментом, і тих, що здійснюють «чистий крьюінг», з іншого – по відношенню до інтересів клієнтури, потреби якого задовольняються в ході крьюінгового обслуговування.

До остаточного призначення будь-якого моряка для роботи на судні повинні бути розглянуті встановлені і передбачувані потреби:

- правові вимоги (державний прапор, національні та міжнародні вимоги, порти заходу);
- вимоги судновласника/суднового оператора (до громадянства екіпажу, попереднього досвіду);
- судові вимоги (тип судна, двигуна, спеціалізоване обладнання);

– вимоги до моряків (зарплата, тривалість контракту, район плавання, тип судна).

У формуванні якості кріюінгової послуги приймає участь широке коле таких зацікавлених сторін, як моряки, судовласники, судові оператори, агенти, навчальні заклади, міжнародні та національні органи. Таким чином, можна стверджувати, що якість кріюінгової послуги залежить від якості та кількості всіх зацікавлених сторін.

Слід зазначити, що якість роботи кріюінгової компанії залежить від процесів, які попереджують безпосередню роботу компанії. Так, це якість освіти, яку отримав потенційний кандидат, досвід, який він отримав, працюючи в інших компаніях. Крім того, рівень кваліфікації персоналу кріюінгової компанії, підвищення кваліфікації, його вмотивованість на пошук та відбір гідних кандидатів визначає вхідну якість. Також значення має обґрунтованість та адекватність вимог судовласників, що він надає до потенційних кандидатів.

Якість надання кріюінгової послуги є результатом виконання бізнес-процесів, починаючи з підбору, комплектування судових команд та завершуючи оцінкою роботи кадрів.

Для того, щоб кріюінгова послуга вважалась високоякісною, компанія повинна надавати весь спектр можливих послуг. Окрім основних послуг, що пов'язані з комплектацією судового екіпажу, компанія може надавати послуги, пов'язані з підготовкою моряка до рейсу, візової підтримки, інформаційні послуги, організувати та проводити тренінги для професійного зростання кандидатів, оптимізувати логістику доставки екіпажу на судно, тим самим підвищувати ще й ефективність роботи, організувати та проводити соціальні заходи для моряків та членів їх сімей.

Судновласника цікавить комплектація судна досвідченим та висококваліфікованим екіпажем у відповідності до вимог ПДНВ, з відповідним та підтвердженим станом здоров'я та знанням англійської мови. Якщо судовласник не займається цим самостійно, його потребами є надійність кріюінгової компанії, абсолютне виконання договірних умов, забезпечення замовлення точно в строк, тощо.

Питання, що стосуються безпеки мореплавства та охорони морського середовища, регулюються міжнародними конвенціями з охорони людського життя на морі 1974 р. SOLAS, з попередження забруднення з суден 1973 р. MARPOL, а також ПДНВ і МКУБ.

Отже, під якістю кріюінгової послуги пропонується розуміти певну сукупність властивостей і характеристик кріюінгової послуги, які формуються взаємовідносинами всіх зацікавлених сторін при її наданні та впливають на якість, безпеку та ефективність функціонування судноплавних компаній.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Актуальні проблеми удосконалення якості кріюінгових послуг [Електронний ресурс] / М.С. Яценко, І.О.Гончарова // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2017. – № 1 (29). – С. 162-170.



2. Жихарева В.В. Экономика морского транспорта: Учебник [ Жихарева В.В., Котлубай А.М., Кибик О.Н. и др.]; . – Харьков «БУРУН КНИГА», 2012. – 480с.

3. Международный стандарт ISO 9011:2015. Системы менеджмента качества: Требования. – 5-е изд. / Перевод А. Горбунова. – 2015. – 28 с.

## **РОЗДІЛ III. ГУМАНІЗМ І ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ**

**Багнюк І.В.**

*здобувач вищої освіти 3 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПіМ НУОМА  
Науковий керівник: Сурілова Анастасія Олегівна,  
асистентка кафедри морського права НУОМА*

### **ЩОДО ПИТАННЯ ДОБРОВІЛЬНОГО ОБМЕЖЕННЯ ДЕРЖАВНОГО СУВЕРЕНІТЕТУ**

Неоспорюваним є той факт, що кожна держава, визнана міжнародним співтовариством, володіє суверенітетом, який полягає у верховенстві держави на її території та незалежності у внутрішній та зовнішній політиці. Будучи однією з основоположних ознак будь-якої держави, суверенітет завжди знаходився під пильною увагою науковців, однак питання добровільного обмеження державного суверенітету так і залишається відкритим.

Передусім необхідно розібратися з можливістю обмеження державного суверенітету. Хоча дана категорія, за правовою логікою, завжди повинна бути повною та виключною, проте відомі випадки, коли держави, беручи на себе певні зобов'язання, стикаються з неможливістю вирішувати окремі питання, що пов'язані з їхнім суверенітетом. Напевно, найбільш відомим прикладом можна вважати Європейський Союз, адже хоча дане утворення залишає суверенітет країн-членів недоторканим, однак деякі питання, як-от рішення Європейського парламенту щодо створення єдиного ринку товарів та послуг, приймалося більшою кількістю голосів членів парламенту, і позиції окремих держав в даному випадку не враховувались.

Ми вважаємо, що доречною в даному питанні є думка Н.М. Пархоменко. Науковиця стверджує, що суверенітет як невід'ємна властивість держави завжди повний і виключний, що на практиці означає повноту законодавчої, виконавчої та судової влади держави на її території, усунення будь-якого іноземного впливу, незалежність від інших держав у міжнародних відносинах, окрім договірних, що не зачіпають основ суверенітету [2, с. 117]. Отже, важливо говорити про те, що державний суверенітет хоча і вважається повним, однак можливі міжнародні відносини, що його обмежують, при цьому необхідно зауважити на обов'язковому договірному характері даних відносин.

Досить слушно зазначають О.В. Прієшкіна та О.Р. Авдєєв: «Сучасні держави здебільшого добровільно накладають на себе зобов'язання та дотримуються норм і принципів міжнародного права, що означає на прикладі частково обмеження їхнього державного суверенітету. При цьому вони добровільно погоджуються здійснювати свій суверенітет у нормативно визначеному порядку або навіть взагалі відмовляються від нього» [3, с. 13]. Важливим уточненням даної наукової концепції є те, що всі подібні обмеження

чи відмови не слід тлумачити як факти позбавлення чи повної втрати державами свого суверенітету, адже таке рішення були прийнято ними самими ж.

Важливо відмітити, що наразі не існує єдиного наукового підходу щодо визначення обмеженого державного суверенітету. Так, наприклад, Г.В. Чурилова у своєму дослідженні відзначає, що суверенітет може існувати у повній формі, поєднуючи формальний та фактичний види суверенітету: формальний суверенітет полягає у юридичному та політичному проголошенні незалежності, а фактичний суверенітет передбачає реальну здатність держави визначати та здійснювати свою волю. До того ж, за словами дослідниці, треба виділяти ще інший вид суверенітету – обмежений [5, с. 275]. Однак, на нашу думку, таке твердження є не досить правильним, оскільки обмежений суверенітет представляє собою лише результат зменшення самостійності держави щодо окремих питань, але аж ніяк не виступає окремою категорією до основного суверенітету.

Також відкритим є питання щодо ступеня обмеженості державного суверенітету. За словами Л.Т. Рябовола, існує дві наукові позиції з даного питання: прихильники першого підходу вважають, що в умовах глобалізації, утворення наддержавних і наднаціональних утворень роль суверенітету конкретної держави суттєво зменшується, його значення поступово нівелюється; а згідно з протилежною думкою, глобалізація не послаблює державу, а кидає їй виклик, змушує пристосовувати її політику до вимог глобальних ринків, змінюючи рамкові умови державної діяльності, тим самим зміцнюючи суверенітет [4, с. 264].

Досить цікавим дослідженням з даного питання виявилася праця Стівена Краснера «Суверенітет: організоване лицемірство». Автор зазначає, що держави ніколи не були суверенними, як вважають майже всі правознавці та політологи. Так, Стівен Краснер ще у ХХ столітті запропонував виділяти ступінь суверенності держав на основі чотирьох основних властивостей, що притаманні державному суверенітету: окрема територія, міжнародне визнання, самостійність та контроль [6, с. 220].

Саме дослідження Стівена Краснера стало підґрунтям наукової теорії щодо визначення індексу суверенітету. Як вказує О.М. Кіндратець, така ідея наразі є досить популярною, і найбільш поширеною думкою є створення індексу суверенності держави, що базується на відповідності діяльності держави до десяти основоположних функцій, які вона має виконувати, а саме: законна монополія на засоби примусу; адміністративний контроль; управління державними фінансами; інвестиції в людський капітал; розмежування прав та обов'язків громадянина; надання інфраструктурних послуг; формування ринку; управління державним майном; міжнародні зв'язки; верховенство права [1, с. 16].

Таким чином, проаналізувавши вищенаведені думки, ми вважаємо, що добровільне самообмеження суверенітету держав не можна трактувати як його втрату, адже таке самообмеження зазвичай має корисний характер для

міжнародного співтовариства. Наприклад, якщо у міжнародному праві угодою, яка дозволяє користування прибережними водами однієї держави іншим, буде вважатися такою, що обмежує суверенітет цієї прибережної держави, то звичайно остання буде заперечувати проти подібної угоди – а це, у свою чергу, негативно вплине на відносини між суб'єктами міжнародного права. Саме тому, на нашу думку, добровільне самообмеження суверенітету слід розглядати не як його зменшення, а як поступку задля світового блага.

До того ж, сучасним науковцям з морського права необхідно звернути увагу на актуальність створення індексу визначення суверенності держави. Ми впевнені, що така правова категорія дозволить закінчити дискусії стосовно питання добровільного обмеження державного суверенітету, а також надасть державам, які погодилися відмовитися від певних суверенних можливостей задля досягнення всесвітнього добробуту, можливість виокремити інші напрями власної державної політики задля посилення суверенітету.

### **Список використаних джерел:**

1. Кіндратець О.М. Суверенна держава в умовах глобалізації. *VIII Методологічні читання – Розвиток політичної науки в Україні: сучасні методологічні тренди та практичні виміри (пам'яті професора Валерія Миколайовича Денисенка): Матеріали восьмої Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Львів, 10 грудня 2021)*. Львів: Львівський національний університет імені Івана Франка, 2021 р. С. 15-17.

2. Пархоменко Н.М. Суверенітет держави: соціально-політична сутність та юридичний зміст. *Науковий часопис НПУ імені М.П. Драгоманова. Серія 18 «Економіка і право»*. 2011. Вип. 14. С. 113–121.

3. Прієшкіна О.В., Авдєєв О.Р. Політико-правова доктрина державного суверенітету в умовах глобалізації. *Соціальний калейдоскоп*. 2020. Вип. 1(2). <https://doi.org/10.47567/bomivit.1-2.2020.07>.

4. Рябовол Л.Т. Державний суверенітет: наукові підходи до визначення поняття і ступеня обмежень в умовах глобалізації. *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право*. 2019. Випуск 3 (43). С. 262-266.

5. Чурилова Г.В. Суверенітет держави і національний суверенітет. *Українське державотворення: історичний аспект: матеріали Всеукраїнської наукової конференції (Харків, 28 травня 2021 р.)*. Харків: ХНПУ імені Г.С. Сковороди, 2021. С. 275-278.

6. Krasner S. D. *Sovereignty: organized hypocrisy*. Princeton University Press, 1999. 280 p. URL: <https://politicalscience.stanford.edu/publications/sovereignty-organized-hypocrisy>.

*Балашова Д.О.*

*здобувач вищої освіти 3 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Ковбан А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **КОНТРОЛЬ ГРОМАДЯНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА ЩОДО МІСЦЕВИХ БЮДЖЕТІВ**

Реформа децентралізації, що розпочалась у 2014 році, має на меті не лише зміну адміністративного устрою України, а й бюджетної системи, що може спричинити зростання потенційних ризиків неефективного використання бюджетних коштів. Для мінімізації негативних наслідків таких ризиків варто залучати громадськість, яка найбільше зацікавлена у досягненні цілей, визначених місцевим бюджетом громади.

Реформи місцевого самоврядування й адміністративної децентралізації, які реалізують в Україні, спрямовані, з одного боку, на створення спроможних територіальних громад та зростання добробуту їх мешканців, з іншого – на підвищення відповідальності громадян за розвиток громад шляхом їх включення в процеси управління [1, с.365].

В цих умовах питання громадського контролю за діяльністю органів місцевого самоврядування в громаді, зокрема щодо використання ресурсів місцевих бюджетів, є надзвичайно актуальними. Громадський контроль за рухом фінансових ресурсів громади дає змогу не лише забезпечити їх ефективне використання відповідно до її основних потреб, а й вимагає від мешканців належного рівня знання бюджетного процесу та бюджетного законодавства, що сприяє підвищенню фінансової грамотності учасників громадського контролю.

На основі аналізу рівнів можливого впливу суспільства на прийняття органами влади управлінських рішень можна виокремити чотири рівні громадської участі, що вирізняються глибиною залучення зацікавлених осіб до процесу прийняття рішень, зокрема розподілу бюджетних коштів: інформування, консультування, діалог, партнерство.

Інформування – односторонні відносини, під час яких керівний орган ОТГ надає громадськості інформацію про формування, ухвалення, наповнення та використання бюджету ОТГ.

Ці відносини передбачають як надання інформації за ініціативою органу влади, так і на вимогу громадськості [1]. Згідно з дослідженням за програмою “Децентралізація приносить кращі результати та ефективність (DOBRE)”, саме інформування є основним рівнем спілкування у сучасних територіальних громадах в Україні.

Консультації мають місце під час оприлюднення проєктів рішень органів місцевого самоврядування громади з метою отримання коментарів, зауважень, пропозицій від громадськості або обговорення проблем чи перспектив розвитку

територіальної громади. Як правило, проведення консультацій ініціює орган управління.

Діалог може реалізовуватись у вигляді залучення представників громадськості до робочих груп, експертних рад тощо в процесі вироблення проектів конкретних нормативно-правових актів, рішень.

Представники громадськості є повноправними співучасниками процесу вироблення рішень. Діалог може бути ініційований як органом управління громади, так і громадськими організаціями, що визначено на рівні відповідного закону.

Партнерство – рівень взаємодії, коли орган державної влади та організації громадянського суспільства здійснюють взаємний обмін ресурсами (наприклад, делегування організаціям громадянського суспільства, надання певного виду послуг, спільне проведення заходів тощо) [2].

Реалізація громадського контролю за формуванням та виконанням місцевих бюджетів у територіальних громадах відбувається шляхом застосування низки інструментів

Так, одним із них є загальні збори громадян за місцем проживання, що є формою їх прямої участі у вирішенні питань місцевого значення. Їх рішення враховують органи місцевого самоврядування в своїй діяльності.

Для того, щоб загальні збори були легітимними, потрібно, щоб прийшло 50% + 1 від членів громади на відповідній території.

Такий інструмент вписаний в ст. 8 Закону України “Про місцеве самоврядування в Україні” та ставить обов’язок перед керівництвом територіальної громади обов’язково врахувати рішення громади, в тому числі і що стосується запитів та рекомендацій до місцевого бюджету.

Ще одним актуальним інструментом є громадські слухання – найбільш поширений механізм місцевої демократії у більшості демократичних країн. Необхідність проведення громадських слухань найчастіше виникає, якщо: – рішення, що його готує місцева влада, непопулярне і може спричинити соціальну напругу.

Прикладом може слугувати перерозподіл бюджетних витрат на користь конкретного отримувача з ігноруванням інтересів інших учасників ОТГ; – питання /проект має кілька альтернативних рішень; – питання доволі складне й немає очевидних рішень; – існує певне протистояння між органами влади та деякою групою територіальної громади. Українська практика показує, що врегулювання процедури проведення слухань може бути здійснено як статутом громади, так і окремим положенням.

Основними інституційно-організаційними перешкодами забезпечення ефективності громадського контролю у бюджетному процесі територіальної громади є:

– недосконалість інституційних засад застосування низки інструментів громадської участі, зокрема таких, як місцевий референдум, що потенційно призводить до непрозорості процесу прийняття рішення органами місцевого

самоврядування та нівелювання можливості впливу громадськості на процес прийняття рішення;

– низький рівень інформаційної прозорості використання бюджетних ресурсів у територіальних громадах, що ускладнює процедуру громадського контролю актуальних бюджетних витрат громад;

– низький рівень використання громадської експертизи як ефективного інструменту громадського контролю за бюджетними потоками в громаді;

– використання місцевими органами влади елементів електронної демократії лише для інформування громадян про власні рішення;

– низький рівень обізнаності мешканців громади в питаннях можливості власної участі у процесах громадського контролю за використанням бюджетних ресурсів територіальної громади [3].

Слід зазначити, що процеси децентралізації фінансових ресурсів та перенесення низки функцій на базовий рівень управління суттєво активізували громадськість у питаннях здійснення громадського контролю.

Як результат, має місце зростання фінансової грамотності населення (зокрема мешканців сільських територіальних громад) в частині формування та використання бюджетних ресурсів на місцевому рівні, а також поступове включення мешканців в процеси управління соціально-економічним розвитком територіальних громад. Це свідчить про розуміння мешканців громад спільної відповідальності за власний добробут.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Савчук С. В., Коломийчук Н. М. Теоретичні аспекти громадського контролю. Гроші, фінанси і кредит. 2018. № 24. С. 364–368. URL: [http://www.market-infr.od.ua/journals/2018/24\\_2018\\_ukr/63.pdf](http://www.market-infr.od.ua/journals/2018/24_2018_ukr/63.pdf).

2. Терещенко М. М. Взаємозв'язок державного та громадського контролю як інструмент реалізації публічного управління: автореф. дис. ... канд. наук з держ. упр.: 25.00.02. Київ, 2020. С.15

3. Пристинська Л. І. Особливості здійснення громадського контролю в системі органів місцевого самоврядування в Україні. 2019. URL: <https://krs.chmnu.edu.ua/jspui/bitstream/1234567>

***Бердега А.В.***

*здобувач вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Примачов М.Т., д.е.н., професор  
кафедри ЕТ та ПМТ НУОМА*

## **КЛАСИФІКАЦІЯ РИЗИКІВ В ГАЛУЗІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ТЕХНОЛОГІЙ**

Ефективність організації управління та оцінки ризиків визначається правильною, науково обґрунтованою класифікацією ризиків та ідентифікацією

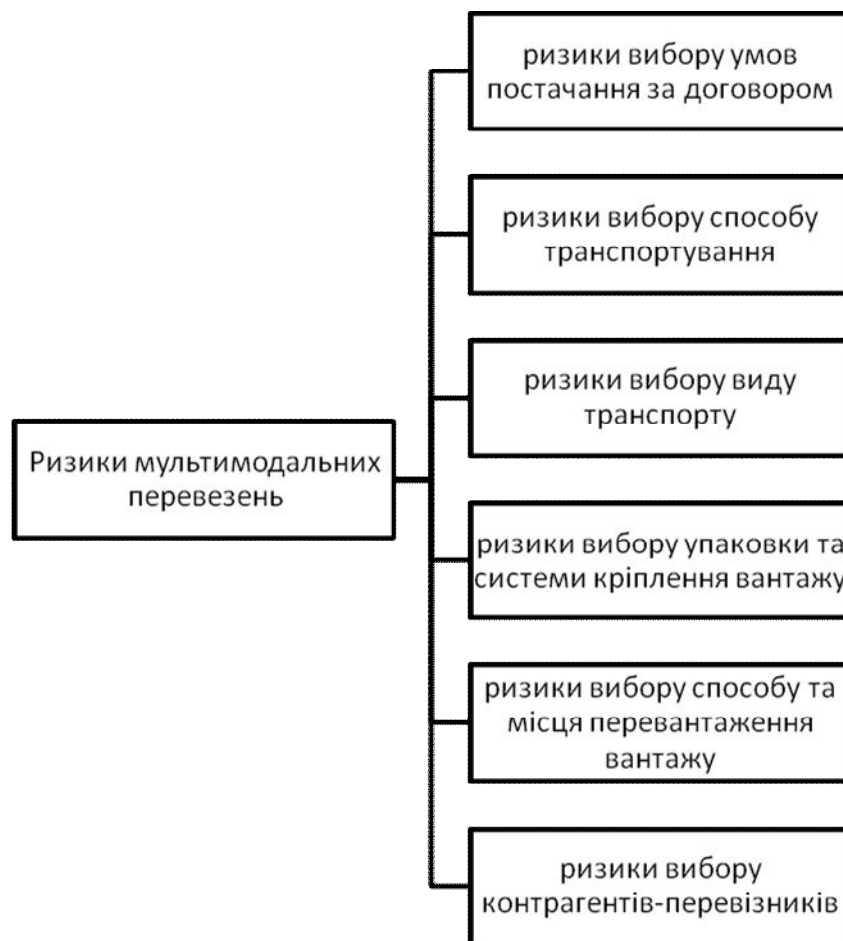
їхнього розташування в загальній системі ризиків мультимодальних транспортних технологій.

Мультимодальне перевезення – це складний, багатоаспектний процес транспортування вантажів, на який впливають різні за своєю природою та характером ризики.

З метою оптимізації діяльності мультимодальних транспортних технологій ризики слід класифікувати. Так як ризики, що виникають у процесі перевезення, залежать також від якості та ефективності планування та організації мультимодального перевезення одним із існуючих підходів до класифікації ризиків може бути угруповання відповідно до етапів управління мультимодальними перевезеннями (рис. 1).

Дане угруповання ризиків дозволяє на кожному етапі планування транспортувального процесу застосовувати ефективні методи управління конкретними і певними форматами перевізного процесу. Однак дана класифікація також не є всеосяжною. Ризики, що виникають у сфері мультимодальних транспортних технологій, найбільш різноманітні [1].

Найбільший вплив на планування та здійснення мультимодальних перевезень мають фінансові, операційні, країнові та регіональні ризики.



*Джерело: сформовано автором*



Фінансові – це ризик фінансових втрат, тобто фінансовий ризик.

Операційний ризик - ризик збитку внаслідок помилок у діях співробітників, або невірних внутрішніх процесів.

Країновий ризик – це ризик настання змін поточної чи майбутньої політичної чи економічної ситуації у країні, за умови якої зміниться здатність країни, фірм та інших позичальників відповідати своїм зобов'язанням перед зовнішніми позичальниками.

Ризики, пов'язані з економічним, політичним та соціальним становищем окремого регіону – це регіональні ризики.

До правових ризиків відносять ризики того, що договір/угода між учасниками не зможе бути виконана відповідно до чинного законодавства або через нелегітимність документа через помилки у його оформленні. Таким чином, це ризики втрат через прогалини або порушення юридичних вимог чинного законодавства.

Ризик впливу змін регуляторної політики та законодавства на безпеку бізнесу, галузі або ринку, що включає ймовірність збільшення витрат на ведення бізнесу, ймовірність зниження інвестиційної привабливості бізнесу, а також зміна конкурентного середовища – це регуляторний ризик [2].

Таким чином, класифікація ризиків дозволяє приймати більш якісні рішення щодо результативного використання методів ризик-менеджменту, а також вибору оптимальної структури системи управління ризиками та планування діяльності підприємства при формуванні мультимодальних транспортних технологій.

#### **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. Ільченко Н.Б. Оцінювання логістичних ризиків підприємства. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент.* 2020. 58–62 с.

**Бодян Д.В.**

здобувач вищої освіти 3 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Ковбан А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУОМА

## **ОСОБЛИВОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ В УМОВАХ ЦИФРОВІЗАЦІЇ**

Поява цифрових технологій в житті людини спричинила її невід'ємність від останнього, що дає змогу стверджувати про інформаційне суспільство на даному етапі розвитку останнього. Цифровізація, інформатизація та

глобалізація, так звану «тріадою», завдають значного впливу на людську діяльність та інституційних змін у публічному управлінні.

Для забезпечення ефективної діяльності управління основним питанням виступає розвиток публічного адміністрування, вирішення якого забезпечується використанням органами влади цифрових технологій та інноваційних інструментів, які широко поширені у внутрішній та зовнішній політиці. Тому, з метою покращення ефективності виконання завдань державних органів відповідно до викликів сучасності, слід дослідити проблему особливостей здійснення публічного адміністрування в умовах цифровізації.

На сучасному етапі розвитку суспільства, враховуючи багато аспектів, в Україні є «базис» для формування та становлення інформаційного суспільства, розглядаючи його при цьому як головний пріоритет розвитку держави [1, с. 37]. В нашій державі процес цифровізації охоплює не лише втілення істотних змін, таких як впровадження інформаційно-комунікаційних технологій (далі – ІКТ) задля задоволення потреб громадян, проте й виклик для формування та розвитку правової системи сучасності.

Слід зазначити, що цифровізацію у сфері публічного адміністрування слід розглядати як процес використання цифрових технологій та інформаційних систем для забезпечення ефективності, а також доступності надання послуг державного управління. Зокрема, це проявляється в діяльності органів державної влади, тобто збиранні, а саме постійному проведенні моніторингу дійсності окремих систем: навколишнього середовища, охорони здоров'я, системи освіти тощо [2, с. 103]; обробленні; накопиченні великих об'ємів даних, а також робота з ними задля виконання поставлених на них функцій (адміністрування податкової системи, облік діяльності органів влади, управління інфраструктурою тощо).

Явище цифрової трансформації стало відомим нашій державі відносно нещодавно, враховуючи інтеграційну діяльність останньої щодо наслідування та впровадження європейських тенденцій та практики. Зокрема, Концепцією розвитку цифрової економіки та суспільства України на 2018-2020 роки було визначено поняття терміну цифровізація як «насичення фізичного світу електронно-цифровими пристроями, засобами, системами та налагодження електронно-комунікаційного обміну між ними, що фактично унеможливує інтегральну взаємодію віртуального та фізичного, тобто створює кіберфізичний простір» [3].

Враховуючи всі ті виклики, які постали перед нашою державою протягом останніх років, як зазначає Польовий П. В. це зокрема «відсутність конвертації нових можливостей для розвитку територіальних громад та регіонів у кращу якість життя людини, відсутність змін у зміцненні партнерських відносин між регіонами, зменшенні міжрегіональної та внутрішньорегіональної диспропорції за показниками економічного розвитку та якості життя людей» [1, с. 39], а також COVID-19 і повномасштабне вторгнення, що призвело до кризових ситуацій та показало, що державні інституції не готові здійснювати свої повноваження за таких умов.

Відповідно, реформування публічного управління забезпечується шляхом цифровізації публічного сектору, ефективність якої буде залежати від кваліфікації персоналу, що, в свою чергу, залежатиме від цифрових знань та навичок останніх.

Цифрові технології (ІКТ) є доступними для кожного індивіда та найяскравіше проявляються у формі електронних платформ, тобто такого відкритого та технічно нейтрального інструменту, за допомогою якого забезпечується безперешкодний обмін ресурсами. На основі даних платформ визначають те, який контент є найбільш вживаним, на яку аудиторію користувачів поширюється перший, як вони взаємодіють тощо. Отже, це так звані соціальні мережі, де індивіди вільно поширюють свої громадянські позиції та ознайомлюють інших з ними.

Даний процес також простежується у використанні різних онлайн-платформ, зокрема для збору підписів задля прийняття суспільно важливих рішень, використання електронних сервісів та багатьох інших інструментів. Проте з цього випливає проблема щодо вкидання певних фейків та неправдивої інформації у інформаційне середовище, що, в свою чергу, значно підриває авторитет та репутацію не лише владних структур, але і звичайних індивідів.

Слід враховувати й низький рівень сучасних цифрових компетенцій та професійної кваліфікації державних службовців, оскільки це є проблемою на даному етапі. Розуміння проблеми проявляється в тому, що посадові особи не завжди володіють потрібними навичками роботи з інформацією, електронними інструментами, не мають знань щодо можливостей використання відповідної інформації та інструментів, а також наявний нерівномірний доступ окремих груп осіб до ІКТ [5, с. 168].

Проте, незважаючи на проблеми, все таки за останні роки було здійснено активну державну політику цифровізації, зокрема стосовно цифрової інфраструктури: найяскравішим прикладом є проєкт «Цифрова держава», яка охоплює всі сфери життєдіяльності громадян та суспільства в цілому; створено портал і додаток «Дія», яким надано змогу керувати своїми документами, що засвідчують особу в онлайн режимі, користуватися публічними послугами; реалізовано проєкт «еСуд» (Електронний суд), що передбачає можливість здійснення правосуддя в електронному вигляді, зокрема надсилання в електронній формі процесуальних документів до суду та отримання в онлайн режимі відомостей про стан і результати їх розгляду тощо; здійснюються проєкти «Дія. Цифрова освіта», «Безпека дітей в інтернеті», «Дія.Бізнес», «eРезиденство», «Дія.City», «Євроінтеграція» та інші [6]. Створено Міністерство цифрової трансформації, завданням якого є цифровий розвиток, цифрова економіка, розвиток цифрових навичок та цифрових прав індивідів.

Отже, на основі всього вищевказаного, можемо виділити переваги та недоліки, що є та будуть простежуватися при здійсненні діяльності публічного адміністрування за цифрових технологій. Зокрема, серед переваг можемо виділити: по-перше, забезпечення економії ресурсів (часу, кадрів, коштів тощо); по-друге, забезпечення прозорості та відкритості діяльності публічного

управління; по-третє, підвищення рівня демократизації сфери публічного адміністрування; по-четверте, зменшення, або взагалі викоринення, корупції та підвищення контролю за витратами бюджетних фондів; по-п'яте, забезпечення доступності та зручності громадян у отриманні послуг.

Проте, незважаючи на велику кількість «плюсів», слід виділити і ризики введення таких технологій. Насамперед, найбільш вагомим ризиком є неконтрольоване використання персональної інформації громадян, яка зберігається в інформаційно-комунікативних системах та базах даних органів публічного управління, тобто так званий «злив» інформації, що становить певну таємницю та призводить до порушення прав та інтересів людини та громадянина.

Тобто, бачимо, що для розвитку публічного управління в умовах цифровізації важливим є не тільки врахування переваг введення цифрових технологій, але і можливих ризиків, виникнення яких є більш ймовірним, ніж позитивних результатів. Зокрема, тут можна погодитися з пропозицією Подзігун Г.В. щодо прийняття Концепції розвитку публічного адміністрування у сфері цифровізації, якою буде визначено: «проблеми застосування інформаційно-телекомунікаційних технологій, основні напрями їх подолання з урахуванням міжнародної практики щодо аналогічних питань, способи забезпечення реформ, спрямованих на цифрову трансформацію» [7, с. 16]

На основі всього вищевказаного можемо дійти до висновку, що ефективним інструментом для розвитку публічного адміністрування в Україні виступає цифрова трансформація. Зокрема, процес цифровізації виступає можливістю втілення істотних змін задля покращення існування як індивідів, так і суспільства в цілому, а також передумовою щодо становлення та функціонування правової системи сучасності. Враховуючи даний процес в сфері публічного адміністрування, останній може принести значні переваги, проте, його реалізація також і пов'язана з ризиками, які необхідно враховувати та приймати відповідні заходи щодо їх запобігання.

### ***Список використаних джерел:***

1. Польовий П.В. Модернізація публічного управління в умовах розвитку цифрового суспільства. Публічне управління та митне адміністрування. 2021. №2 (29). С. 37-43.
2. Савченко О.С. Проблеми запровадження цифровізації у систему публічного управління. Таврійський науковий вісник. Публічне управління та адміністрування. 2022. № 3. С. 102-108.
3. Концепція розвитку цифрової економіки та суспільства України на 2018-2020 роки: розпорядження Кабінету Міністра України від 17 січня 2018 р. № 67-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/67-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 02.11.2023).
4. Концепція розвитку електронного урядування в Україні: розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 вересня 2017 р. № 649-р. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/649-2017-%D1%80#n14> (дата звернення: 02.11.2023).

5. Берназюк О. Роль та місце цифрових технологій у сфері публічного управління. Інформаційне право. 2017. № 10. С. 166-170.

6. Малий І.Й. Цедік М.Г. Інституційний вимір цифровізації державного управління в Україні. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2022. № 2. URL: [http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/2\\_2022/5.pdf](http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/2_2022/5.pdf) (дата звернення: 02.11.2023).

7. Подзігун Г.В. Публічне адміністрування у сфері цифрової трансформації: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Запоріжжя, 2021. 24 с.

**Гرابко С.В.**

*здобувач вищої освіти 3 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Скоробагатько А.В., д.ю.н., доцент,  
завідувач кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ ОКРЕМИХ ПОЛОЖЕНЬ РЕГУЛЮВАННЯ ТРУДОВИХ ВІДНОСИН ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ**

З 24 лютого 2022 року в Україні впроваджено воєнний стан, у зв'язку з чим були внесені вагомі зміни в трудове законодавство.

24 березня 2022 року набрав чинності Закон України «Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану (далі – Закон)», яким визначені особливості організації 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 чинного законодавства. Очевидно, що цей Закон регулює трудові відносини інакше, ніж чинний Кодекс законів про працю України (далі – КЗпП). Звернемо увагу на окремі новели.

Перша особливість стосується порядку укладення та розірвання трудового договору. Відповідно до статті 2 Закону форма укладення трудового договору визначається за згодою сторін, і може бути як письмовою, так і усною[2]. Тобто положення статті 24 КЗпП про обов'язковість додержання письмової форми при укладенні трудового договору не діє[3]. Це є дуже зручним, наприклад, для працівника, який бажає працювати дистанційно та знаходиться за межами країни, а для укладення договору в письмовій формі не може прибути на підприємство, у зв'язку з чим буде цілком правомірно укласти з ним трудовий договір в усній формі. Водночас укладення трудового договору в усній формі є ризиковим, тому що можуть виникнути доволі багато суперечностей як зі сторони роботодавця, так і працівника.

Законом роботодавцям також надано можливість укласти з новими працівниками строкові трудові договори, що, на думку А.В. Скоробагатька, є важливим положенням, яке сприятиме вирішенню кадрового дефіциту[4, с.130].

Особливості звільнення працівників визначаються статтею 3 і 5 Закону.

Працівники можуть звільнитися за власною ініціативою без двотижневого строку попередження (за винятком примусового залучення до суспільно корисних робіт в умовах воєнного часу, а також якщо такий працівник залучений до виконання робіт на об'єктах, віднесених до критичної інфраструктури) у зв'язку з веденням бойових дій в районах, в яких розташоване підприємство, та загрозою для життя і здоров'я працівника.

Також відбулися зміни у правилах випробування при прийнятті на роботу. За звичайних умов законодавець забороняє встановлювати випробувальний термін ( стаття 26 КЗпП) щодо: осіб, які не досягли вісімнадцяти років; молодих робітників після закінчення професійних навчально-виховних закладів; молодих спеціалістів після закінчення вищих закладів освіти; осіб, звільнених у запас з військової чи альтернативної (невійськової) служби; осіб з інвалідністю, направлених на роботу відповідно до рекомендації медико-соціальної експертизи тощо. А в умовах воєнного стану можна встановлювати випробувальний термін для будь-якої категорії працівників.

Також 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. Таким чином, незмінним залишилось те що як і раніше, така робота не повинна бути протипоказана працівникові за станом здоров'я. І лише за згодою працівника його може бути переведено на роботу в іншу місцевість, де тривають активні бойові дії.

І це не єдині зміни в організації трудових відносин, які передбачає цей Закон. Роботодавець має право звільнити з власної ініціативи працівника в період його тимчасової непрацездатності, відпустки, крім відпустки у зв'язку вагітністю та пологами та відпустки для догляду за дитиною (ст. 4); вимоги статті 54 КЗпП України щодо скорочення тривалості роботи (зміни) при роботі в нічний час на одну годину не застосовуватимуть (ст. 8); нормальна тривалість робочого часу у період дії воєнного стану може бути збільшена до 60 годин на тиждень для працівників, зайнятих на об'єктах критичної інфраструктури (в оборонній сфері, сфері забезпечення життєдіяльності населення тощо) (ч.1 ст. 6); вимоги ст. 3-5 та ст. 71-73 КЗпП України щодо святкових і неробочих днів не застосовуватимуть; роботодавець має право застосовувати працю жінок, крім вагітних і жінок, які вигодовують дитину віком до одного року, на важких

роботах і на роботах зі шкідливими або небезпечними умовами праці, а також на підземних роботах (ст. 9).

Що стосується оплати праці, то відповідно до статті 10 Закону заробітна плата виплачується працівнику на умовах, визначених трудовим договором. Роботодавець звільняється від відповідальності за порушення зобов'язання щодо строків оплати праці, якщо доведе, що це порушення сталося внаслідок ведення бойових дій або дії інших обставин непереборної сили. При цьому звільнення роботодавця від відповідальності за несвоєчасну оплату праці не звільняє його від обов'язку виплати заробітної плати. У разі неможливості своєчасної виплати заробітної плати внаслідок ведення бойові дії, строк виплати заробітної плати може бути відтермінований до моменту відновлення діяльності підприємства. На жаль, таке положення може призвести до того, що роботодавець почне спекулювати ситуацією і систематично не виплачувати заробітну плату працівникові.

Як бачимо, Законом України «Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану» звужено та обмежено ряд прав та свобод працездатних громадян на час дії воєнного стану. До того ж його прийняття суперечить змісту частини 1 статті 8 Конституції України яка передбачає, що Конституція України має найвищу юридичну силу. Закони та інші нормативно-правові акти приймаються на основі Конституції України і повинні відповідати їй[1]. Окрім цього, деякі положення Закону суперечать статті 1 пункту «b» Конвенції про дискримінацію у галузі праці та занять № 111[5].

З огляду на вищенаведене, слід зробити висновок про те, що не дивлячись на складне для України становище, трудові відносини продовжують функціонувати. Рівно через місяць після введення воєнного стану набрав чинності Закон України «Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану», який, здавалось би, навпаки повинен був поліпшити становище працівника, але, на жаль, відбулася зворотна ситуація. Цей Закон прийнятий із порушенням вимог Основного Закону України та Конвенції про дискримінацію у галузі праці та занять № 111, значно звужує та обмежує права і свободи працівників. Це є дуже великим, але, в умовах війни, виправданим недоліком законодавця.

### **Список використаних джерел:**

1. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30, ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text> ( дата звернення: 15.11.2023)
2. Про організацію трудових відносин під час воєнного стану: Закон України від 15.03.2022 р. № 2136-ІХ. *Відомості Верховної Ради України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2136-20#Text> ( дата звернення: 15.11.2023)
3. Кодекс законів про працю України: Кодекс України від 10.12.1971 р. № 322-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 1971. № 50, ст. 357. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/322-08#Text> (дата звернення: 15.11.2023)

4. Скоробагатько А.В. Новели правового регулювання трудового договору в умовах воєнного стану. *Одинадцять юридичні диспути з актуальних проблем приватного права, присвячені пам'яті Є. В. Васьковського (до 25-річчя заснування економіко-правового факультету): матеріали Міжнародної науково-практичної конференції від 26 травня 2023 р.* Одеса: Фенікс, 2023. 154 с.

5. Конвенція про дискримінацію у галузі праці та занять № 111, 25 червня 1958 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993\\_161#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_161#Text) (дата звернення: 15.11.2023)

**Дерюга С.В.**

*здобувач вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Ковбан А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **ЩОДО ПРАВОВОЇ ПРАКТИКИ КРАЇН ЄС ЗАСТОСУВАННЯ ЕВТАНАЗІЇ**

На сучасному етапі розвитку суспільства все більше постає питання легалізації евтаназії. Деякі європейські країни вже законодавчо закріпили право людини на евтаназію, інші як і Україна, знаходяться лише на етапі обговорення даного питання.

В «Декларації про евтаназію», яка була прийнята 39-ою сесією Всесвітньої Медичної Асамблеї зазначено, що «евтаназія, як акт навмисного позбавлення життя пацієнта, навіть на прохання пацієнта або на підставі поводження з подібним проханням його близьких, не етична. Це не виключає необхідності шанобливого ставлення лікаря до бажання хворого не перешкоджати перебігу природного процесу вмирання у термінальній фазі захворювання [7]».

Відповідно до законодавства України заборонено проведення евтаназії в будь-якій її формі. Конституція України статтю 27 проголошує, що кожна людина має невід'ємне право на життя [1]. Також відповідно до ч. 1 ст. 281 Цивільного кодексу України кожна фізична особа має невід'ємне право на життя, а відповідно до ч. 4 цієї ж статті забороняється задоволення прохання фізичної особи про припинення її життя [3].

Окрім цього Етичним кодексом лікаря України п. 3.11 зазначено: лікар зобов'язаний перебувати поряд з вмираючим хворим до останньої миті його життя, забезпечувати відповідні його стану лікувальні заходи і нагляд, підтримувати можливий рівень життя, максимально полегшувати фізичні і психічні страждання хворого і його близьких усіма доступними засобами. Лікар не має права свідомо прискорювати настання смерті, вдаватися до евтаназії або залучати до її проведення інших осіб [2].



Щодо досвіду ЄС, то активна евтаназія дозволена у таких країнах: Бельгія, Люксембург, Нідерланди. Досвід Нідерландів базується на тому, що це перша країна яка дозволила евтаназію. Процедура регулюється законом «Припинення життя за бажанням і допомога в самогубстві», який був прийнятий 1 квітня 2002 року. Відповідно до р. 2 ст. 2 п. 1 цього закону визначаються вимоги належної обережності при здійсненні евтаназії: лікар переконаний, що прохання пацієнта було добровільним і добре обдуманим; лікар переконаний, що страждання пацієнта були тривалими та нестерпними; лікар проінформував пацієнта про ситуацію, в якій він опинився, і про його перспективи; пацієнт переконаний, що не було іншого розумного рішення для ситуації, в якій він опинився; пацієнт проконсультувався принаймні з одним іншим незалежним лікарем, який спостерігав пацієнта та дав свій письмовий висновок щодо вимог належного догляду [5].

Бельгія- друга країна після Нідерландів, яка дозволила евтаназію 28.05.2002 року, прийнявши закон «Про евтаназію». Розділ 2 цього закону дає визначення евтаназії. Евтаназія визначається як навмисне припинення життя кимось, крім відповідної особи, на прохання останньої [4]. Також розділом 3 встановлюється що лікар, який проводить евтаназію, не вчиняє кримінального правопорушення, якщо він/вона гарантує, що: пацієнт досяг повноліття або є емансипованим неповнолітнім і є законним компетентний і свідомий у момент подання запиту; запит є добровільним, добре обдуманим і повторним і не є результатом будь-яких зовнішніх дій тиск; хворий перебуває в безперспективному з медичної точки зору стані постійного і нестерпного фізичного чи психічного страждання, які не можна полегшити, спричинені серйозним і невиліковним розладом через хворобу або нещасний випадок [4].

Люксембург - третя та остання країна Євросоюзу, в якій дозволена активна евтаназія. Законодавчо дозвіл на евтаназію закріплен в нормативно-правовому акті «Закон про евтаназію та допомогу в самогубстві» від 16 березня 2009 року. Відповідно до розділу 1 статті 1 цього закону евтаназія - акт, здійснений лікарем, який навмисно припиняє життя людини за чітким і добровільним бажанням цієї особи [6]. Вимоги до проведення цієї процедури закріплені в ст. 2: пацієнт на момент звернення є дієздатною та свідомою дорослою особою; прохання зроблено добровільно, обдумано та, де це можливо, повторено та не є результатом зовнішнього тиску; пацієнт опинився в безнадійній медичній ситуації та повідомляє про постійні та нестерпні фізичні чи психологічні страждання без перспектив на покращення, що є наслідком нещасного випадку чи патологічного стану; прохання пацієнта вдатися до евтаназії або допоміжного суїциду зафіксовано письмово [6].

Порівнюючи законодавство розглянутих трьох країн бачимо велику схожість в вимогах до евтаназії (повна дієздатність, невиліковність, нестерпні болі...). Щодо пасивної евтаназії, то вона дозволена в таких країнах ЄС: Португалія, Франція, Фінляндія, Данія, Ірландія, Німеччина, Швеція, Австрія. Але практика даних країн не припиняє світову дискусію з питання гуманності

евтаназії. На це впливає багато факторів таких як релігія, мораль, пошук інших способів полегшення страждань людини та інші.

На мою думку дозвіл на евтаназію має місце бути в нашій країні. По-перше, він дозволив би кожній людині реалізувати право розпоряджатися своїм життям, куди можна віднести й право на припинення свого життя. По-друге, він допоміг би багатьом людям які знаходяться в стані постійних фізичних чи психічних страждань, які не можна полегшити.

**Список використаних джерел:**

1. Конституція України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text>
2. Етичний кодекс лікаря України від 27 вересня 2009 р. №0001748-09. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0001748-09#Text>
3. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. №435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>
4. The Belgian Act on Euthanasia of May, 28th 2002. URL: <https://apmonline.org/wp-content/uploads/2019/01/belgium-act-on-euthanasia.pdf>
5. Dutch law on Termination of life on request and assisted suicide of April, 1<sup>st</sup> 2002. URL: <https://wfrtds.org/dutch-law-on-termination-of-life-on-request-and-assisted-suicide-complete-text/>
6. Loi sur l'euthanasie et l'assistance au suicide du Mars, 16s 2009. URL: <https://www.aloss.lu/fileadmin/file/aloss/Documents/eli-etat-leg-memorial-2009-46-fr-pdf.pdf>
7. WMA Declaration on euthanasia. URL: [https://nil.org.pl/uploaded\\_files/art\\_1585658863\\_wma-declaration-on-euthanasia.pdf](https://nil.org.pl/uploaded_files/art_1585658863_wma-declaration-on-euthanasia.pdf)

**Журавель А.С.**

*здобувач вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Ковбан А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **ВПРОВАДЖЕННЯ ЕЛЕКТРОННИХ ВИБОРІВ В УКРАЇНІ НА ШЛЯХУ НАБЛИЖЕННЯ ДО ЄВРОПЕЙСЬКИХ СТАНДАРТІВ**

В Конституції України зазначається, що через вибори, референдуми та інші форми безпосередньої демократії здійснюється народне волевиявлення в нашій країні [1].

У багатьох країнах світу, а, зокрема і в таких країнах Європи, як Естонія, Швейцарія та Велика Британія, відповідне волевиявлення через онлайн-ресурси вже давно не інновація.

Відповідно до чинного українського законодавства, інноваційні технології у виборчому процесі нашої країни можуть використовуватися лише у формі проведення експерименту або пілотного проекту стосовно голосування

виборців, проведення підрахунку голосів виборців та складання протоколів про підрахунок голосів, підсумки та результати голосування [2]. Тобто, можна казати про те, що перспектива впровадження електронної виборчої системи в Україні цілком існує.

Підтвердженням того, що Україна наразі й справді здійснює певні заходи для створення передумов реалізації системи електронного виборчого процесу, є створення та застосування таких комп'ютерних систем для модернізації процедури виборів, як «Державний реєстр виборців», який являє собою автоматизовану інформаційно-комунікаційну систему, основними завданнями якої є ведення персоніфікованого обліку виборців, складання списків виборців та облік виборчих дільниць [3]. Також в Україні існує Єдина інформаційно-аналітична система «Вибори», яка призначена для забезпечення процесів збору, обробки, накопичення, аналізу, зберігання та оприлюднення інформації про вибори та референдуми [4]. Це свідчить про те, що деякі елементи електронної системи виборчого процесу вже фактично втілені в життя в нашій країні.

Якщо ж казати про цілковите впровадження електронної системи виборів в Україні, то безумовно слід зазначити те, що технічні засоби, які застосовуватимуться у такій системі, повинні забезпечуватись максимальним захистом. Громадяни, що голосуватимуть, мають бути впевнені в об'єктивності та надійності електронного голосування. Такі заходи безпеки необхідні для того, щоб реалізувати те індивідуальне виявлення волі кожного з виборців, про яке йдеться в Конституції України.

За умови, якщо дійсно впровадити надійну систему електронних виборів, то це може покращити показники кількості проголосуваних громадян. Адже, використавши дані протоколу Центральної виборчої комісії «Про результати повторного голосування з виборів Президента України» за 2019 рік, можна підрахувати, що явка на виборчих дільницях складала лише 61,4% усіх громадян, що мали право голосу [5]. Однією з причин такої, досить неактивної, участі громадян у виборах може бути дефіцит довіри до процедури їх проведення, адже з роками все частіше висвітлюються випадки масових порушень під час традиційного голосування на виборчих дільницях, фальсифікація та «скуповування» голосів. Все це неодмінно вплинуло на довіру громадян щодо прозорості та чесності процедури.

Наразі, окрім детальної розробки механізму проведення електронних виборів, нашій державні необхідно задовільнити ряд вимог громадян, які виникатимуть, зокрема і з аналізу досвіду попередніх років, для того, щоб відновити їх довіру до виборчої системи і залучити якомога більшу кількість виборців для реалізації їх загального, рівного і прямого виборчого права [1]. Такими вимогами можуть виступати:

- Прозорість процесу. Це необхідно для того, щоб виборці були впевнені в прозорості процесу підрахунку голосів та неможливості втручання в електронну систему упереджених осіб.

- Таємниця голосування. Дана вимога необхідна для гарантування вільного волевиявлення без тиску на особу зі сторони.

- Відповідальність за порушення. Забезпечення такої вимоги необхідне задля більшої довіри голосуючих громадян та їх впевненості, що за рахунок справді діючої системи покарань за правопорушення, система виборів буде об'єктивною і безпечною.

- Охоплення всіх верств населення. Впровадження електронної системи виборів має включати можливість віддати свій голос для усіх громадян, які мають на це законне право. Зокрема, забезпечивши відповідні умови для тих, хто не має підручних засобів для голосування в онлайн-режимі.

Отже, впровадження в Україні електронної виборчої системи цілком реальне, і, фактично, вже існують певні елементи реалізації такого процесу. Проте, для того, щоб в повному обсязі застосовувати таку систему на практиці, потрібно пройти тривалий та відповідальний процес створення механізму функціонування такої системи з урахуванням вимог громадян до принципів її роботи.

*Список використаних джерел:*

1. Конституція України: Закон від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 18.11.2023).

2. Виборчий кодекс України: Закон України від 19.12.2019 р. № 396-ІХ. Відомості Верховної Ради України. 2020. № 7, № 8, № 9, ст.48. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/396-20#Text> (дата звернення: 18.11.2023).

3. Про Державний реєстр виборців: закон України від 22.02.2007 р. №698-V. Відомості Верховної Ради України. 2007. № 20, ст.282. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/698-16#Text> (дата звернення: 19.11.2023).

4. Про затвердження Концепції Єдиної інформаційно-аналітичної системи "Вибори": Постанова Центральної виборчої комісії від 21.03.2003 р. №16. Офіційний вісник України. 2003. №16. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0016359-03#Text> (дата звернення: 19.11.2023).

5. Про результати повторного голосування з виборів Президента України: Протокол Центральної виборчої комісії від 30.04.2019 р. Офіційний вебсайт Центральна виборча комісія. URL: [https://www.cvk.gov.ua/wp-content/uploads/2019/11/vpu\\_2019\\_protokol\\_cvk\\_30042019.pdf](https://www.cvk.gov.ua/wp-content/uploads/2019/11/vpu_2019_protokol_cvk_30042019.pdf) (дата звернення 19.11.2023).

*Звягінцева Ю.О.*

*здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Краснікова О.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

## **ПІДСТАВИ ПРАВОМІРНОСТІ ДЕРОГАЦІЇ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ**

Права людини посідають важливе місце і становлять сенс існування міжнародного права, однак, навіть, якщо держава прагне підтримати права людини і виконати свої зобов'язання щодо їх захисту в повному обсязі, бувають обставини, які це унеможливають. Агресія російської федерації, окупація частини території України призвели до масових порушень прав людини і, як наслідок, неспроможності України належним чином виконати ряд зобов'язань за міжнародними договорами. Під тиском цих обставин Україна вдалася до часткового відступу щодо їх виконання, скориставшись ст.15 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод 1950 р. (далі- Конвенція) [1].

Дана Конвенція є особливим міжнародним договором, який встановлює унікальний механізм захисту прав на європейському континенті за допомогою діяльності Європейського Суду з прав людини (далі – ЄСПЛ), інституції, створеної в межах Ради Європи саме для забезпечення дієвості положень Конвенції країнами-учасниками, звернення до якого можливе лише за умови вичерпання всіх доступних національних засобів юридичного захисту.

Актуальним на даний момент залишаються питання правомірності обмеження прав та свобод українців у період дії воєнного стану, гарантованих Конвенцією, учасницею якої є Україна з 1997р., що і буде ціллію дослідження.

24.02.2022 року Указом Президента України у зв'язку з агресією російської федерації відповідно до п.20 ч.1 ст.106 Конституції України, ЗУ «Про правовий режим воєнного стану» від 2015р., ЗУ «Про введення воєнного стану в Україні» від 24.02.2022р. було введено воєнний стан строком на 30 днів, надалі його було продовжено 9 разів Указами Президента України, останній на 90 днів Указами №№10211 та 10212 від 16.11.2023 року. У п.3 ЗУ «Про введення воєнного стану в Україні» передбачено обмеження конституційних прав та свобод, гарантованих ст. 30-34, 38, 39, 41-44, 53 Конституції України, а також прав і законних інтересів юридичних осіб, що є правомірним рішенням згідно зі ст.64 Основного Закону [2].

Часткове анулювання певного закону (обмеження у застосуванні) має назву дерогація. Дане право затверджене ст. 15 Конвенції, яка визначає, що: «під час війни або іншої суспільної небезпеки, яка загрожує життю нації, будь-яка Висока Договірна Сторона може вживати заходів, що відступають від її зобов'язань за цією Конвенцією, виключно в тих межах, яких вимагає гострота становища, і за умови, що заходи не суперечать іншим зобов'язанням згідно з

міжнародним правом» [1]. Також право на дерогацію гарантується ст. 4 Міжнародного пакту про громадянські та політичні права (далі – Пакт). Причому повноваження держави щодо відступів від зобов'язань не є необмеженими, адже ЄСПЛ має право виносити рішення щодо того, чи вийшли держави за «межі, яких вимагає гострота» кризи.

Виокремимо ознаки, за яких відступ від зобов'язань буде вважатися правомірним. Насамперед, ключовим моментам у механізмі обмеження прав людини в інтересах національної безпеки виступає виникнення загрози для життя нації, яка повинна бути реальною, прямою та мати виключний характер. Другою характерною ознакою є нотифікація (офіційне повідомлення, оскільки дерогація є публічною і держава повинна проінформувати Генерального секретаря Ради Європи або Генерального секретаря ООН про вжиті нею заходи і причини їх вжиття); по-третє, це співмірність заходів (обмеження повинні мати легітимну мету та при цьому бути пропорційними між засобами, що використовуються, та метою, що досягається, і не суперечити іншим зобов'язанням Держави згідно з міжнародним правом); і останньою ознакою є недоторканність абсолютних прав та свобод, адже вони є конституційною гарантією прав людини і громадянина, тобто неможливі жодні відступи та жодні обмеження. Так, відповідно до ч.2 ст.64 Конституції України, до прав, які не можуть бути обмежені за жодних обставин належить список виключних прав: рівність конституційних прав і свобод та рівність перед законом; права: на зміну громадянства; на життя; на свободу та особисту недоторканність; на житло та ін. [2].

Загалом дерогація в науковій літературі сприймається науковцями неоднозначно: одні вчені повністю заперечують її як процедуру, яка ставить під сумнів саму суть міжнародного права; інші наголошують на значній гнучкості, яка надає державі більше можливостей задля захисту не лише своїх інтересів, а, перш за все, захисту життя та здоров'я інших людей. Вдалою є думка А.М.Мерник: «Обмеження прав і свобод людини і громадянина, як у мирний час та і період воєнного часу, виступає необхідним елементом правової системи будь-якої правової демократичної держави світу, має виключно правовий характер, а метою обмежень виступає забезпечення національної безпеки, правопорядку, прав і свобод шляхом встановлення справедливого балансу інтересів...» [5, с.51].

У 2015 році Україна відступила від низки зобов'язань, прийнявши Заяву про відступ України від окремих зобов'язань, визначених Пактом та Конвенцією. Зокрема, в заяві вказано, що «з огляду на збройну агресію російської федерації проти України за участю як регулярних збройних сил російської федерації, так і незаконних збройних формувань...на територіях окремих районів Донецької та Луганської областей України з квітня 2014 року підрозділи Служби безпеки України, Міністерства внутрішніх справ України та Збройних Сил України здійснюють антитерористичну операцію, яка є складовою реалізації невід'ємного права України на індивідуальну самооборону України від агресії». Також в заяві сказано, що дії російської

федерації становлять суспільну небезпеку, яка загрожує життю нації у розумінні п. 1 ст. 4 Пакту, а також п. 1 ст. 15 Конвенції.

Окрім цього, було прийнято низку спеціальних законів, якими унормовувалася можливість обмеження прав людини, серед них: ЗУ «Про внесення змін до Закону України «Про боротьбу з тероризмом» від 12.08.2014 р., (відступ від зобов'язань п. 3 ст. 2, ст. 9 та 14 Пакту та ст.ст. 5, 6 та 13 Конвенції); ЗУ «Про внесення змін до Кримінального процесуального кодексу України щодо особливого режиму досудового розслідування в умовах воєнного, надзвичайного стану або у районі проведення антитерористичної операції» від 12.08.2014 р., що викликало необхідність певного відступу від зобов'язань України за п. 3 ст. 2, ст.ст. 9, 14 та 17 Пакту та ст.ст. 5, 6, 8 та 13 Конвенції; ЗУ «Про здійснення правосуддя та кримінального провадження у зв'язку з проведенням антитерористичної операції» від 12.08.2014 р. щодо можливості зміни територіальної підсудності судових справ, підсудних судам, розташованим у районі проведення антитерористичної операції (відступ від зобов'язань за ст. 14 Пакту та ст. 6 Конвенції); ЗУ «Про військово-цивільні адміністрації» від 03.02.2015 р., відповідно до якого були утворені військово-цивільні адміністрації як тимчасові державні органи, наділені спеціальними повноваженням (відступ від зобов'язань України за ст.ст. 9, 12 та 17 Пакту, ст.ст. 5 та 8 Конвенції та ст. 2 Протоколу № 4 до Конвенції).

Варто зазначити, що термін «відступ від зобов'язань» є дійсним до повного припинення збройної агресії російської федерації, відновлення конституційного ладу та порядку на окупованій території України.

Перейдемо до аналізу умовних прав, які можуть обмежуватися відповідно до ч. 3 ЗУ «Про введення воєнного стану в Україні» на період дії правового режиму воєнного стану, передбачені ст.30-34, 38, 39, 41-44, 53 Конституції України. Обсяг застосування відступу був прописаний у формі нотифікації Генсеку ООН з посиланням на відповідні норми.

Розглянемо деякі відступи від зобов'язань: 1) право на недоторканність житла (гарантоване ст.30 Конституції України, ст. 17 Пакту та ст. 8 Конвенції), відмова від зобов'язання здійснюється частково у ЗУ «Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану», де вилучення майна здійснюється за попереднім повним відшкодуванням вартості майна, можливе також встановлення військово-квартирної повинності, розміщення військових частин, підрозділів; проникнення до житла особи та проведення в них огляду; 2) таємниця листування, телефонних розмов, кореспонденції (гарантоване ст.31 Конституції, відмова за ст.ст. 19-20 Пакту та ст.10 Конвенції); 3) невтручання в особисте і сімейне життя (гарантоване ст.32 Конституції, однак відмова в інтересах національної безпеки, економічного добробуту відповідно до ст. 17 Пакту та ст. 8 Конвенції); 4) свобода пересування, право вільно залишати територію України (ст.33 Конституції, відмова від зобов'язань за ст. ст. 12-13 Пакту, ст.2 Протоколу № 4 до Конвенції). Щодо цього права дискутують найбільше, однак обмеження прав і свобод людини в даних умовах мають

певний мобілізаційний характер, адже держава мобілізує приватні, індивідуальні права громадян шляхом їх обмеження, полегшуючи забезпечення державного інтересу. Одні права і свободи обмежуються заради збереження інших, відсутність подібних обмежень значно ускладнила б виконання державою свого обов'язку щодо захисту суверенітету.

Отже, практика застосування дерогації державами, у тому числі й Україною з 2015 року у зв'язку із збройною агресією російської федерації, доводить про дійсно вимушену потребу захищати життєво важливі інтереси суспільства і держави саме шляхом відступу від зобов'язань за певними міжнародними договорами. Також важливим аспектом є дотримання державами всіх умов дерогації, адже від цього буде залежати не лише забезпечення прав окремих громадян, але й можливість держави бути визнаною винною у порушенні відповідних зобов'язань.

#### **Список використаних джерел:**

1. Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод (з протоколами) від 04.11.1950. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_004#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_004#Text)
2. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР (дата оновлення 01.01.2020). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#n4292>
3. Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24.02.2022 р. № 64/2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/64/2022>
4. Мерник А.М., Стоян Є.О., Артеменко К.С. Обмеження прав людини та основоположних свобод в умовах воєнного стану в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. С. 49-52
5. «Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану»: Закон України від 17.05.2012 №4765-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4765-17#Text>

**Гордатій А.Е.**

*здобувач вищої освіти 3 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Ковбан А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

### **ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПУБЛІЧНИХ СЛУЖБОВЦІВ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРИНЦИПУ РІВНОСТІ У СФЕРІ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ**

Адміністративна відповідальність є предметом вивчення багатьох науковців, і в цій сфері накопичено значний досвід. Як наслідок, у сучасній правовій думці існує багато різних підходів до визначення цього поняття. У наукових джерелах адміністративну відповідальність визначають як особливу форму негативної реакції держави на протиправні дії фізичних або юридичних



осіб. Ця реакція полягає в застосуванні до правопорушників адміністративних стягнень, які є заходами державного примусу.

Гончарук С.Т. називає адміністративну відповідальність видом правової відповідальності, яка передбачає застосування уповноваженими на те органами чи посадовими особами адміністративних стягнень щодо фізичних або юридичних осіб, які вчинили адміністративні проступки [1, с. 57-60].

Заяць Р. Я. каже в свою чергу, що адміністративна відповідальність - це особливий вид юридичної відповідальності, що має публічний державно-обов'язковий характер та полягає в застосуванні органами адміністративної юрисдикції до осіб, що вчинили адміністративне правопорушення адміністративних стягнень у порядку, встановленому нормами адміністративного права [2, с. 17-20].

Але думка Крижановської В. А. щодо визначення даного виду відповідальності є найбільше влучною на наш погляд: "Правова форма реакції держави на захист публічних і приватних інтересів, яка полягає в сукупності встановлених державою матеріальних і процесуальних норм, з метою спонукання правопорушника, який добровільно не бажає дотримуватися встановлених правил, до належної поведінки і покладання обов'язку зазнавати несприятливі для нього наслідки, а також досягнення мети попередження правопорушень" [3, с. 7].

Адміністративна відповідальність публічних службовців має важливе значення для суспільства та держави. Вона є ефективним важелем забезпечення сумлінного виконання покладених обов'язків, дотримання вимог законодавства під час здійснення службової діяльності. Це означає, що вона виступає як стимул для публічних службовців дотримуватися законності та належним чином виконувати свої обов'язки. Гришук А. Б. зазначає, що відповідальність публічного службовця - його здатність усвідомлювати і виконувати покладені на нього завдання та обов'язки, передбачати наслідки своїх вчинків, дій та бездіяльності як у сфері наданих повноважень, так і в суспільній сфері [4, с. 234-238].

Вона захищає громадян від свавілля з боку органів публічної влади. Це означає, що адміністративна відповідальність може бути застосована до публічних службовців, які порушують права та інтереси громадян. Також вона охороняє суспільні відносини, які виникають у процесі діяльності публічних службовців щодо виконання повноважень органів публічної влади, від протиправної поведінки, що суперечить публічним потребам. Це означає, що адміністративна відповідальність може бути застосована до публічних службовців, які порушують суспільний порядок або чинять злочини.

Викладене вище свідчить про важливість формування надійного та ефективного нормативно-правового забезпечення механізму притягнення до адміністративної відповідальності публічних службовців. Цей механізм повинен постійно удосконалюватися з метою приведення його у відповідність до вимог часу. Це стосується і адміністративної відповідальності за порушення основоположного принципу рівності громадян перед законом. Тому,

ознайомившись із сутністю та значенням адміністративної відповідальності, необхідно розглянути її у контексті її відношення до принципу рівності як засобу його гарантування і застосування у сфері публічного управління [5, с. 162–165].

При цьому потрібно врахувати основні положення при розгляді адміністративної відповідальності у контексті принципу рівності. Наприклад, адміністративна відповідальність є одним із засобів забезпечення принципу рівності громадян перед законом. Вона застосовується до всіх громадян, незалежно від їх соціального статусу, становища, посадового рангу тощо. Адміністративна відповідальність має бути справедливою та обґрунтованою, не повинна порушувати принцип рівності. Вона не повинна використовуватися для дискримінації громадян за ознакою їх раси, кольору шкіри, статі, етнічної приналежності, релігійних переконань, політичних поглядів, мовних або інших ознак.

У сфері публічного управління адміністративна відповідальність публічних службовців є важливим засобом гарантування принципу рівності. Вона забезпечує, щоб публічні службовці, які займають владні посади, дотримувалися цього принципу у своїй діяльності.

Адміністративна відповідальність може застосовуватися до публічних службовців, які відмовляються надавати послуги громадянам на підставі їх раси, кольору шкіри, статі, етнічної приналежності, релігійних переконань, політичних поглядів, мовних або інших ознак. Вона може застосовуватися до публічних службовців, які приймають рішення, які порушують права та свободи громадян або, які діють з перевищенням своїх повноважень або всупереч закону.

На публічного службовця покладаються підвищені заходи відповідальності, пов'язані зі специфікою виконуваних функцій. Наприклад, детально регламентовані наслідки невиконання чи неналежного виконання громадськими службовцями покладених ними обов'язків. Публічний службовець вважається таким, що вчинив службову провину, якщо він винен у порушенні виконання покладених на нього обов'язків. Навіть якщо поза службою дії службовця суттєво зачіпають інтереси його відомства, зокрема впливають на «повагу та довіру до його посади», вважається, що він вчиняє проступок. Виходячи з того, що компетенція публічних службовців, у межах якої вони можуть діяти, чітко передбачені нормативними актами, і якщо публічний службовець вчиняє будь-яке діяння, що не належить до його компетенції, це вже вважається правопорушенням, навіть у тому випадку, якщо ця дія не є прямо визначеною [6, с. 130–135].

Таким чином, адміністративна відповідальність є важливим правовим інститутом, який забезпечує захист принципу рівності громадян перед законом у сфері публічного управління. Адміністративна відповідальність публічних службовців за порушення принципу рівності має такі основні завдання: попередження правопорушень, реагування на вчинені правопорушення, регуляція поведінки публічних службовців, підвищення ефективності

публічного управління і т.д. Для ефективного виконання цих завдань необхідно забезпечити нормативно-правове забезпечення, ефективний механізм притягнення до відповідальності та публічні службовці повинні розуміти важливість дотримання принципу рівності та усвідомлювати наслідки його порушення.

**Список використаних джерел:**

1. Гончарук С. Т. Адміністративна відповідальність: сутність та окремі проблеми трансформації на сучасному етапі. Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія «Юридичний вісник. Повітряне і космічне право». 2007. № 3 (4). С. 57–60.
2. Заяць Р. Я. Поняття та ознаки адміністративної відповідальності. Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. 2012. Вип. 8. С. 17–20. 5.
3. Крижановська В. А. Адміністративна відповідальність в адміністративному праві України: сучасне розуміння, нові підходи: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Львів, 2016. 22 с.
4. Гришук А.Б. Загальнотеоретичні аспекти відповідальності державних службовців. Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Серія Право. Випуск 71. 2022. С. 234-238.
5. Ткаченко О. В. Щодо юридичної відповідальності державних службовців. Міжнародна наукова конференція «Дні науки філософського факультету – 2015» (21-22 квітня 2015 року): матеріали доповідей та виступів. 2015. Ч. 10. С. 162–165.
6. Дідик Н., Павлович-Сенета Я. Публічні службовці: поняття та адміністративна відповідальність. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія: Юридичні науки. 2019. № 4 (32). С. 130-135.

**Катькова А.Р.**

*здобувач вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Ізбаш О.О., к.ю.н.,  
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **СПАДКУВАННЯ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ**

В умовах сьогодення, попри війну, перед багатьма громадянами України постало питання реалізації права та необхідність врегулювання спадкових питань. У свою чергу, у період воєнного стану, нотаріальні дії вчиняються з урахування певних особливостей. Тому питання спадкування в умовах воєнного стану є актуальним та нагальним.

Згідно зі статтею 1216 Цивільного кодексу України (далі – ЦКУ) спадкуванням є перехід прав та обов'язків (спадщини) від особи, яка померла, (спадкодавець) до особи (осіб), що набувають право на спадщину (спадкоємці)

[1]. Право на спадкування виникає у спадкоємців у день смерті особи або в день, з якого вона оголошується померлою за рішенням суду. За загальним правилом, нотаріус заводить спадкову справу за місцем останнього проживання померлого. У випадку, коли така інформація відсутня, місцем відкриття спадщини є місцезнаходження нерухомого майна або основної його частини, а за відсутності нерухомого майна - місцезнаходження основної частини рухомого майна. Відповідно до статті 1270 ЦКУ, строк для прийняття спадщини або відмови від її прийняття становить шість місяців з дня відкриття спадщини [1].

Під час воєнного стану в Україні були прийняті декілька нормативно-правових актів, що визначають особливості процедури спадкування. Нотаріальні дії в умовах воєнного стану здійснюються з урахуванням положень Постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання нотаріату в умовах воєнного стану» № 164 (далі - «Постанова 164»), якою, у тому числі, врегульовані питання прийняття спадщини. Зокрема, пунктом 3 Постанови 164 встановлено, що перебіг строку для прийняття спадщини або відмови від її прийняття зупиняється на час дії воєнного стану, але не більше ніж на чотири місяці [2]. Тобто до загальних 6 місяців на прийняття спадщини додається ще 4 місяці, загалом 10 місяців, але у разі припинення або скасування воєнного стану, строк для прийняття або відмови від спадщини може бути меншим ніж 10 місяців. Свідectво про право на спадщину видається спадкоємцям після закінчення строку для прийняття спадщини. Особливості процедури спадкування в період воєнного стану також регулюються Наказом Міністерства юстиції України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів у сфері нотаріату» (далі - Наказ Мін'юсту) внесені зміни, зокрема, до Порядку вчинення нотаріальних дій нотаріусами України, затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 22 лютого 2012 року № 296/5 [3].

Після повномасштабного вторгнення багато українців зіткнулися з проблемою при отриманні спадщини, яка знаходиться на окупованих територіях. Варто зазначити, що в умовах воєнного стану Уряд спростив процедуру спадкування. Зацікавлені особи мають право звернутися до будь-якого нотаріуса України для заведення спадкової справи, незалежно від останнього місця проживання померлого. Наприклад, якщо спадкоємець у зв'язку з активними бойовими діями не має змоги прибути чи направити заяву за місцем останнього проживання спадкодавця, він може звернутися до будь-якого нотаріуса в регіоні, де тимчасово перебуває або вимушено переселився. Перелік нотаріусів, якими в умовах воєнного стану вчиняються нотаріальні дії щодо цінного майна, розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства юстиції України.

За загальним правилом, при заведенні спадкової справи нотаріус має вчинити ряд обов'язкових дій, які пов'язані з функціонуванням Спадкового реєстру, зокрема, перевірити наявність або відсутність раніше заведеної спадкової справи, спадкового договору, заповіту, та зареєструвати спадкову справу у Спадковому реєстрі. Важливо, що в умовах воєнного стану нотаріус

може завести спадкову справу без використання Спадкового реєстру, якщо такий доступ обмежено. Однак, коли доступ до Спадкового реєстру буде відновлено, нотаріус протягом п'яти робочих днів має перевірити наявність заведеної спадкової справи, спадкового договору та заповіту. Якщо нотаріус виявить раніше заведену спадкову справу, ця справа, яка була заведена без реєстрації в Спадковому реєстрі, має бути передана нотаріусу, що завів її раніше. Якщо при перевірці даних в Спадковому реєстрі не буде виявлено інших спадкових справ, нотаріус здійснює реєстрацію заведеної ним спадкової справи. Видача свідоцтва про право на спадщину у спадковій справі, заведеній без використання Спадкового реєстру, до її реєстрації у Спадковому реєстрі - заборонена. Такі законодавчі обмеження покликані не допустити зловживань щодо спадщини в воєнний час та після відновлення мирного життя.

Повноцінно невирішеним залишається питання прийняття спадщини тими громадянами України, хто виїхав за межі України. Станом на сьогодні процедура прийняття спадщини, до складу якої входить нерухоме майно, у разі проживання спадкодавця за межами України регулюється лише роз'ясненням Верховного Суду. Тобто просто судовою практикою, а не Цивільним кодексом України, як має бути. Взагалі, за кордоном нотаріальні дії здійснюють консульські установи або дипломатичні представництва України. Зокрема, видають свідоцтво про право на спадщину та посвідчують заповіти - стаття 38 Закону України «Про нотаріат» [4]. Окрім того, заяву про прийняття спадщини можна відправити нотаріусу поштою, в тому числі, якщо особа перебуває за кордоном. Справжність підпису на такій заяві має бути нотаріально посвідчена. Додатково варто зауважити, що особа, яка перебуває за кордоном, може видати довіреність та уповноважити адвоката (юриста) здійснювати в подальшому усі необхідні дії для ведення спадкової справи в інтересах спадкоємця. Перебування за межами України не є поважною причиною для пропуску строку на звернення із заявою про прийняття спадщини.

Слід зауважити, що у Верховній Раді України зареєстрували законопроект №10134, яким хочуть унормувати порядок прийняття спадщини особою, яка перебуває за кордоном. Відповідні зміни мають бути внесені до статті 1269 ЦКУ, де пропонується надати право українцям, які перебувають за кордоном, подати нотаріусу або іншій уповноваженій особі заяву про прийняття спадщини за місцезнаходженням нерухомого майна.

Отже, сфера спадкування зазнала змін у існуючих реаліях війни, що направлені на максимальне забезпечення прав та інтересів громадян. При цьому, незважаючи на те, що строки на прийняття спадщини наразі подовжено, зволікати із оформленням спадщини не слід.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>

2. Деякі питання нотаріату в умовах воєнного стану: постанова Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2022 року № 164. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/164-2022-%D0%BF#Text>

3. Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів у сфері нотаріату: наказ Міністерства юстиції України від 11 березня 2022 року № 1118/5. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0325-22#Text>

4. Про нотаріат: Закон України від 02 вересня 1993 року № 3425-XII URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3425-12#Text>

**Конон Я.В.**

*здобувач вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Ізбаш О.О., к.ю.н.,  
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **ІНСТИТУТ СІМ'Ї ТА ШЛЮБУ В РИМСЬКОМУ ПРИВАТНОМУ ПРАВІ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА СУЧАСНІ СІМЕЙНІ ВІДНОСИНИ**

Римське приватне і публічне право є одним з фундаментальних джерел, на яких базується сучасне європейське право. Воно здійснило значний вплив на формування цілісної системи законодавства країн сучасності, зокрема римське приватне право стало понятійною базою для правового інституту сім'ї та шлюбу. Пізнання й аналіз способу регулювання сімейних відносин законодавством Стародавнього Риму є ключовим для розуміння сформованих ним традицій та звичаїв, що згодом були покладені в основу норм права країн романо-германського типу правової системи. Дослідження історичних контекстів допоможе у майбутньому здійснити процес вдосконалення сучасного сімейного законодавства в Україні.

У римському праві шлюб та утворення сім'ї розглядалися як угода між сторонами. Шлюб міг укладатися за різними мотивами: з метою продовження роду, для отримання соціального статусу, з міркувань майнових або політичних обставин. Такі різні мотиви вимагали різних формальностей та умов його укладання. Давньоримська сім'я будувалася на тому, що всі члени родини підпорядковувалися владі домовладки (*manus*). Глава сімейства (*pater familias*), який вважався особою свого права (*persona sui iuris*), володів абсолютною владою (продаж в рабство, тілесні покарання, вигнання з дому, рішення щодо життя і смерті тощо) над іншими членами сім'ї, що вважалися особами чужого права (*personae alieni iuris*). У римському сімейному праві, головним чоловічим обов'язком було – утримання сім'ї. Всі члени родини, що були підпорядковані *pater familias*, називалися агнатами (від лат. *agnatus* – спільний предок через чоловічу лінію). У системі агнатського споріднення право, майно та соціальний статус передаються від батька до сина, наголошуючи на важливості чоловічого спадкового ланцюга. Згодом через прагнення батьків передати своє майно кровним дітям та послаблення

патріархальних переконань, великого значення почала набувати система когнатської спорідненості. Когнатами (від лат. cognatus – спільний предок) називали тих осіб, що мали зв'язок через жіночу або чоловічу лінії. Таким чином, спадкування здійснювалось не тільки через чоловічий родовід, але й через зв'язки по материнській лінії [1]. У римському приватному праві існували два види шлюбу: «законний» (matrimonium iustum) та «незаконний» (matrimonium non iustum). В першому випадку шлюб укладався між римськими громадянами з повною цивільною дієздатністю, у другому – шлюб, що укладався між переїзниками та іншими вільними особами, у яких не було можливості укласти «законний» шлюб за вимогами закону. У свою чергу, matrimonium iustum поділявся на cum manu mariti (шлюб з переходом дружини під владу свого чоловіка) та sine manu mariti (шлюб без переходу дружини під владу чоловіка), при тому особисті й майнові відносини подружжя істотно відрізнялися між собою у цих двох видах «законного» шлюбу [2].

Римське законодавство значною мірою було врегульовано різноманітними релігійними звичаями і ритуалами. Насамперед, що стосувалося утворення сім'ї, існувало декілька способів укласти шлюб. Найпоширенішою й найпростішою була форма укладання шлюбних відносин, яка мала назву «usus». Відповідно до цього способу, шлюб вважався правозгідним із плином одного року безперервного спільного проживання подружжя. Інші дві форми шлюбних церемоній мали у підґрунті релігійний або звичаєвий характер. Так, «coemptio» передбачав купівлю нареченим своєї майбутньої дружини у її батька, або іншого домовладки, під чиєю владою вона перебувала. «Confarreatio» був доступний лише для заможних сімей патриціїв, це була пишна церемонія релігійного характеру з принесенням жертви до бога Юпітера [4, 3]. Таке різноманіття у виборі порядку укладання шлюбу було зумовлено впливом релігійних практик та звичаїв на систему римського законодавства.

З еволюцією систем права, релігія та звичай почали посідати менш вагому роль як джерел права. Якщо звертатись до вітчизняного сімейного законодавства, щоб зрозуміти поняття «шлюб», то згідно з ч.1 та ч.3 ст.21 Сімейного кодексу України, шлюбом є сімейний союз жінки та чоловіка, зареєстрований в органі державної реєстрації актів цивільного стану, а релігійний обряд шлюбу не є підставою для виникнення у жінки та чоловіка прав та обов'язків подружжя, крім випадків, коли релігійний обряд шлюбу відбувся до створення або відновлення органів державної реєстрації актів цивільного стану [5]. Законодавство України закріплює традиційні для українського суспільства моральні цінності, такі як: спільне піклування щодо побудови сімейних відносин на почуттях взаємної любові, поваги й взаємодопомоги [5]. А також добровільність шлюбного союзу із чоловіком та жінкою, що ґрунтується на взаємній довірі та утворення сім'ї на засадах любові та багатьох інших цінностях, які близькі до нашої ментальності. Аналізуючи Сімейний кодекс України, можна зробити висновок, що у регулюванні сімейних та шлюбних відносин на заміну звичаєвому праву та релігійних

обрядів більш вагому роль почали відігравати загальнолюдські цінності, засади моралі та особисті немайнові права, що визначені цим кодексом.

Інститут шлюбу в римському праві визначив певні основні принципи та уявлення про сутність шлюбу та сімейного життя, які переважно мають ідеологічний характер. Наприклад, подружні права і обов'язки про турботу над сім'єю знайшли втілення й у сучасному законодавстві. Так, згідно з ч.3 та ч.4 ст.55 Сімейного кодексу України, дружина та чоловік відповідальні один перед одним, перед іншими членами сім'ї за свою поведінку в ній, та вони зобов'язані спільно дбати про матеріальне забезпечення сім'ї [5]. Римське право залишило відбиток також у соціокультурному аспекті сприйняття шлюбних відносин. Наприклад, припинення шлюбу римським суспільством допускалося, але не схвалювалося тому, що розірвання шлюбу «без достатньо вагомих підстав» розглядалося як безчесне діяння [6].

Як висновок, можемо зазначити, що римське право започаткувало розуміння шлюбу та сім'ї як «союз чоловіка й жінки, спільність всього життя через єднання божественного і людського прав» [3] та створило фундамент для подальшого розвитку інституту сімейних правовідносин, в якому чоловік та дружина мають рівні права та обов'язки відносно один одного.

#### **Список використаних джерел:**

1. Поліщук М.Г., Стешенко Р.Ю. Правове регулювання майнових відносин подружжя в Римському приватному праві. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2017. №47. С. 155-158.
2. Овчатова-Редько А.О. Правові форми шлюбних відносин за римським приватним правом. *Актуальні проблеми держави і права*. 2007. №31. С. 261-267.
3. Козинець І.Г., Пророченко В.В. Шлюб та його види у приватному праві Стародавнього Риму. *Правові новели*. 2019. №7. С. 46-52.
4. Вовк В.М. Взаємозв'язок релігії, магії і права в римській культурі. *Часопис Київського університету права*. 2008. №4. С. 24-28.
5. Сімейний кодекс України від 10 січня 2002 р. № 2947-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2002. № 21-22. Ст.135.
6. Олійник О.С. Особливості припинення шлюбу в Давньоримському суспільстві: теоретичний аспект. *Актуальні проблеми вдосконалення чинного законодавства України*. 2014. №36. С. 25-37.



**Коротких С.О.**

здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Валусєва Л. В., к.ю.н., доцент  
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУОМА

## **ТАРГЕТИНГ В МИТНІЙ СПРАВІ**

Сучасні економічні виклики, зумовлені глобалізацією міжнародної торгівлі обумовлюють потребу у нових, прогресивних підходах до забезпечення безпеки переміщенням товарів через кордон і зборі мит, які в свою чергу, становлять суттєвий дохід державного бюджету будь-якої країни. Враховуючи посилення зовнішніх загроз та фінансової нестабільності в країні, постала необхідність удосконалення системи митного контролю, яка б змогла враховувати як національні інтереси щодо забезпечення фінансової, економічної, соціальної безпеки, так і інтереси суб'єктів ЗЕД, щодо спрощення міжнародної торгівлі. Реалізація цього завдання можлива лише за умови використання сучасних засобів митного контролю та формування єдиного митного інформаційного середовища шляхом використання попередньої інформації. За таких умов, було запроваджено абсолютно новий для практичної діяльності митниць інструмент, який отримав назву таргетинг. Саме він став інноваційним ІТ-рішенням митного контролю, який по сей день створює передумови для оперативного опрацювання великих об'ємів інформації щодо вантажів, пасажирів та транспортних засобів, які переміщуються через митні кордони країни. В контексті модернізації митної системи це абсолютно новий і важливий крок до забезпечення безпеки та контролю в зовнішній торгівлі, який на нашу думку зумовлює актуальність даного дослідження.

Цікаво, що про такий термін як «таргетинг», ми донедавна могли почути лише у сфері маркетингових досліджень, у рекламній діяльності з метою визначення цільової аудиторії споживачів конкретної продукції. Відтак постає питання, як саме цей інструмент було імплементовано в роботу митниць. Як виявилось, використання таргетування є досить поширеним у міжнародній митній практиці. На той час, коли в Україні тільки почались розмови про підвищення ефективності роботи митного контролю, в багатьох країнах вже були створені спеціальні центри аналізу митних ризиків, основним завданням яких стало виявлення транспортних засобів, пасажирів, товарів, які потребують детального огляду на основі аналізу попередньої інформації. Серед таких установ варто відзначити: німецький центр ZORA – Zentralsrelle Risikoanalyse (Zoll), DIC – Митний інтелектуальний центр в Нідерландах, RMD – Risk Management Directorate в Канаді, RMCU – Risk Management Coordination Unit, створений Австралійським Союзом, NRAC – Національний центр аналізу ризиків, який працює у Фінляндії і NTC – National Targeting Center заснований у Сполучених Штатах Америки.

Скориставшись закордонним досвідом реалізації концепції таргетингу, згодом і українська Держмитслужба на базі центрального апарату створила робочу групу фахівців для аналітичної та практичної підтримки митниць, яка має можливість моніторити митне оформлення. В її зоні уваги знаходяться всі митні декларації. Працюючи в таргет-центрах, спеціалісти можуть зорієнтувати митника звернути увагу на окремі ризикові операції, тим самим забезпечити дотримання достовірності декларування та повноту оподаткування митними платежами, а також попередити потенційне порушення митного законодавства.

Варто зазначити, що змін з даного питання до Митного кодексу України не відбулось, при цьому Міністерство фінансів України видало Наказ «Про внесення змін до Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю» від 22.02.2021 року № 32, згідно якого: «таргетинг – це спосіб аналізу та оцінки ризиків, відповідно до якого попередньо проаналізовані із застосуванням інформаційних технологій, у тому числі АСУР, зовнішньоекономічні операції або переміщення через митний кордон України підлягають додатковій оцінці щодо наявності ризиків із використанням доступних митним органам (їх структурним підрозділам) джерел інформації з метою управління ризиками» [1]. Джерелом для аналізу використовується доступна інформація про зовнішньоторговельні операції, осіб, які переміщують товари і транспортні засоби, котра не міститься у базах даних Держмитслужби України та котра надалі використовуватиметься з метою наповнення або доповнення профілів ризику.

Як вдало підкреслює Ковальова М. Л. таргетинг – новий та актуальний у сучасних умовах всеохоплюючої цифровізації суспільства спосіб аналізу та оцінки ризиків [3, с. 44]. Відмінною перевагою таргетингу в митній справі України є його потенціал у підвищенні прозорості, запобіганні корупції та сприянні розвитку бізнесу шляхом зменшення бюрократичних перешкод. При цьому, жодних змін в процедурі митного оформлення для декларантів не відбулося, адже запровадження роботи таргетинг-центрів спрямоване виключно на:

1) запобігання контрабанді та злочинним схемам – в умовах постійних змін у торговельних потоках та швидкому розвитку торгівлі важливо мати систему, яка може швидко визначати та перевіряти найбільш ризикові вантажі;

2) прискорення митних процедур – за допомогою таргетування зменшується час та витрати на митне оформлення;

3) максимізацію зборів – таргетинг допомагає ефективно контролювати ввезення товарів та збільшувати обсяги митних платежів до бюджету України, що є важливим джерелом доходів держави;

4) забезпечення безпеки національної економіки – ефективна робота таргетинг-центрів допомагає виявляти та перешкоджати імпорту товарів, які можуть становити загрозу як для здоров'я споживачів, так і для національної безпеки.

Перші результати діяльності таргетингової та моніторингової груп Моніторингового центру Держмитслужби, що здійснює моніторинг ризикових зовнішньоекономічних операцій, вже за три місяці після початку роботи презентувало Міністерство фінансів України. В повідомленні зазначалось, що аналітики таргетинг-групи у середньому за день оформлюють близько 6 тисяч декларацій. За критеріями відбору, які застосовують співробітники цієї групи, в аналіз потрапляє близько 300 декларацій, із них приблизно кожену десятку ставлять на контроль. А це 0,5% від загальної кількості декларацій [2]. Більш того, саме завдяки роботі Моніторингового центру щодня додатково направляється до державного бюджету не менше мільйона гривень, що не може не радувати. Аналізуючи те, як стрімко останніми роками продовжується тенденція щодо зростання обсягів сплати до державної скарбниці податків від оподаткування зовнішньоекономічної діяльності, можемо припустити, що частка яка формує сумму таких надходжень, в деякій мірі залежить і від роботи таргет-центрів.

На нашу думку, впровадження таргетингу, стало корисним і важливим кроком у зміцненні прозорості і ефективності митного контролю, яке так необхідно нашій державі, особливо в сьогоденних реаліях.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про внесення змін до Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю: Наказ Міністерства фінансів України від 22.02.2021 р. №32. Відомості Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0378-21#Text> (дата звернення: 05.11.2023)
2. Алгоритм роботи з ризиковими операціями презентували в Держмитслужбі. ТОВ «Редакція газети «Закон і Бізнес». Київ. 2020. URL: <https://zib.com.ua/ua/143360.html> (дата звернення: 06.11.2023)
3. Ковальова М. Л. Особливості системи управління митними ризиками: світовий та український досвід. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. №35. 2021. С. 42-46. URL: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2021-35-8>

**Кравченко В.В.**

*здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр НУОМА*

*Науковий керівник: Матвеевський О. В., старший викладач  
кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **ЩОДО ГОСТРОЇ НЕОБХІДНОСТІ ВВЕДЕННЯ В ПРОГРАМИ ВИШІВ ВИКЛАДАННЯ ДИСЦИПЛІНИ ОСІНТ**

Війна, що розв'язана проти України, поставила перед українським юристами та перед українським суспільством складні завдання з фіксування

доказів збройної агресії в повному обсязі. Велика кількість воєнних злочинів та злочинів проти держави вимагають від всіх українців включитися в справу документування подій.

Фіксація воєнного злочину полягає у збиранні доказів. Для цього необхідно зафіксувати факт вчинення воєнного злочину із зазначенням місця та часу. За можливості необхідно фіксувати знаряддя вчинення та особу того, хто вчинив цей злочин. Це можна робити шляхом фото та відео фіксації події, увімкнувши фіксацію дати та часу та зафіксувати місце події, суть воєнного злочину (дії злочинця), його особу або техніку зі знаками опізнавання, використану зброю, задіяні транспортні засоби з номерними знаками, спричинену шкоду, додавши власний опис обставин, зібрати інформацію про свідків, відібравши в них пояснення із зазначенням всіх обставин, вказаних вище, відібрати та зберегти матеріальні сліди (уламки техніки та зброї, снарядів або ракет, гільзи та набої, транспортні засоби, сліди на будівлях, документи). Матеріальні сліди необхідно зафіксувати на відео або максимально детально описати із зазначенням обставин, до яких матеріальний слід причетний. Якщо виникне ситуація, за якої можливо «витягнути» пояснення з самого воєнного злочинця (наприклад, внаслідок захоплення його в полон) – окрім всієї інформації, яку має надати свідок, його також необхідно запитати про його приналежність до збройних сил, мотив/мету його дій, чи був наказ на вчинення військового злочину та хто його віддав, хто ще був залучений до вчинення воєнного злочину.

Дуже важливим є те, що цифрова інформація, що знаходиться у відкритому доступі, може мати важливе значення для розслідування кримінальних правопорушень, передбачених ст. 111-1 КК України; цю інформацію можуть збирати також приватні особи та надавати органам досудового розслідування, прокуратури; під час пошуку, збирання та подальшого використання такої інформації слід керуватися Протоколом Берклі як методичним документом; така інформація може збиратися як вручну, так і з використанням програмних інструментів; важливим елементом забезпечення можливості перевірки та оцінки допустимості та достовірності вказаної інформації є ланцюг забезпечення збереження; наразі КПК України не містить будь-яких застережень щодо збирання та використання в кримінальному провадженні цифрової інформації, що знаходиться у відкритому доступі [1, с. 85].

Протокол Берклі [2] був розроблений за допомогою внесків різних людей з різними професійними перспективами та підходами, різним юридичним та культурним походженням з різних країн. Для його розробки було проведено більше 150 консультацій з експертами.

Протокол охоплює питання щодо професійних, методологічних та етичних принципів діяльності з використання цифрової інформації, правові рамки використання цифрової інформації у відкритому доступі, широкі безпекові застереження, засоби, методи та форми здійснення такої діяльності, звітування про її результати. Незважаючи на те, що протокол зосереджений на

використанні цифрової інформації у відкритому доступі для розслідування порушень міжнародного кримінального права з прав людини та гуманітарного права, його цілком можна застосовувати і до використання інформації для розслідувань інших порушень, у т. ч. колабораційної діяльності.

На наш погляд, Протокол Берклі та інші подібні методичні посібники мають бути включені в програму підготовки правознавців та правоохоронців, в курси підвищення кваліфікації адвокатів, слідчих, прокурорів. Знання, отримані під час вивчення даної інформації, безперечно стануть у нагоді майбутньому поколінню правознавців, зважаючи на те, що ми живемо у період глобального розвитку інформаційних технологій і можливостей, пов'язаних із ними. У свою чергу це може одночасно бути або великою проблемою, або козирем в руках юристів. І саме для досягнення другого ми маємо вчитися мистецтву грамотного збирання інформації на рівні отримання освіти.

Таким чином, задля забезпечення ефективного розслідування злочинів у таких умовах важливу роль відіграє робота з інформацією з відкритих джерел. Розвиток інформаційних, комп'ютерних технологій виводить на якісно новий рівень процеси розслідування: отримання криміналістично-значущої інформації, доказів. Особливе значення має відповідне фіксування такої інформації для можливості використання її не тільки як доказів у національних судах, але й у Міжнародному кримінальному суді.

У дослідженнях останніх років значна увага приділяється OSINT – розвідці з відкритих джерел. Ця методика та її інструментарій зарекомендували себе і при розслідуванні воєнних злочинів, скоєних в Україні. До позитивних характеристик її використання слід віднести можливість опрацювання інформації з відкритих джерел не тільки спеціалістами у галузі комп'ютерних та інформаційних технологій, а і працівниками правоохоронних органів, які не мають спеціальних навичок, журналістами, які істотно допомагають у проведенні розслідувань, іншими громадянами; необмежений доступ до певних даних у соціальних мережах, публікаціях ЗМІ, сайтах, відкритих месенджерах. Така інформація може відображатися у фото-, відео-файлах, геолокаціях, текстовій формі [3, с. 72].

Вчені також виділяють наступні позитивні сторони. По-перше, використання не вимагає додаткових фінансових витрат на: придбання спеціальної техніки та програмного забезпечення, адже достатньо мати лише доступ до всесвітньої мережі Інтернет та робочу станцію ПК (смартфон, планшет). По-друге, вона є у вільному доступі, а тому може бути використана не лише суб'єктами правоохоронної діяльності (представниками державної влади), а й приватними детективами, волонтерами та ін. І, по-третє, використання (за певних умов) не порушує прав громадян.

Основними джерелами OSINT є вся загальнодоступна інформація, для збору якої не потрібен спеціальний дозвіл. Таким чином, на перший погляд все дуже легко. Але для того щоб зрозуміти основні принципи роботи такої розвідки, мати змогу захистити себе від кібератак супротивника при розвідці, бути впевненим в алгоритмі свого дослідження, не втратити дуже важливі дані

у великих об'ємах «сирої» інформації, визначити надійність джерел, зробити цей важкий і затратний процес збору та аналізу інформації більш ефективним, потрібно навчатися та пройти курс OSINT, який викладається в правоохоронних підрозділах і не є загальнодоступним та оплатним.

Виходячи з вищевикладеного матеріалу автору здається розумним розробити дисципліну «Розвідка воєнних злочинів з відкритих джерел інформації» у юридичних вищих навчальних закладах задля того, щоб майбутні юристи вже сьогодні включилися в роботу щодо документування та фіксації воєнних злочинів, скоєних на території України та були «підковані» на майбутнє та могли вільно застосовувати набуті знання для роботи і ефективної діяльності як на батьківщині, так і за кордоном.

### **Список використаних джерел:**

1. Пашковський М. І. Особливості використання OSINT при документуванні та розслідування колабораційної діяльності. *Актуальні питання кримінально-правової кваліфікації, документування та розслідування колабораціонізму: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції*. Одеса, 2022. С. 82-86.

2. Протокол Берклі з ведення розслідувань з використанням відкритих цифрових даних. Практичний посібник щодо ефективного використання цифрової інформації у відкритому доступі для розслідування порушень міжнародного кримінального права з прав людини та гуманітарного права (перекл. з англ.). Нью-Йорк, 2020. 119 с.

3. Виходець Ю. О., Тетерятник Г. К. Окремі питання використання OSINT при розслідуванні злочинів в умовах військової агресії РФ. *Правові новели*. 2022. № 18. С. 70-76.

**Меркулова Л.К.**

*здобувач вищої освіти 2 року навчання*

*освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА*

*Науковий керівник: Бельо Людмила Юрійівна, старший викладач*

*кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **ПРАВО ЛЮДИНИ НА ЖИТТЯ ЯК ПРИРОДНЕ ПРАВО**

Для визначення права людини на життя необхідно з'ясувати, що слід розуміти під поняттям життя людини. Життя – поняття багатозначне і змінює свій зміст залежно від галузі застосування. Існують різні визначення, тлумачення життя, особливості яких пояснюються специфікою тих галузей знань, у рамках яких ці визначення сформульовані. Наприклад, релігія, біологія, медицина, філософія, соціологія та інші науки відображають своє бачення людського життя як феномену природи [1].

Життя людини багатогранне та багатоаспектне. Однак життя цікаве праву, насамперед, як фізичне існування людини. При цьому необхідно відзначити, що

спочатку життя виступало виключно як об'єкт правової охорони, тобто об'єкт правового впливу, спрямованого на захист від правопорушників та наслідків їх протиправної поведінки. Право на життя і життя – поняття не тотожні. Право – це соціальна категорія, а життя – біологічна. Саме біолого-соціальна сутність людини дозволила їй законодавчо захистити своє життя, звівши природне право на життя (на рівні фізіологічного існування – право бути, жити) у ранг позитивного. Тому право на життя – це природна, невід'ємна від особистості та гарантована нормами внутрішнього законодавства, міжнародно-правовими актами можливість захисту недоторканності життя та свободи розпорядження ним. Таким чином, право на життя, на відміну від самого життя, більшою мірою пов'язано з нормативним регулюванням, у той час як життя, у розумінні сукупності біохімічних процесів, з моменту виникнення до припинення обумовлено і залежить лише від певних зовнішніх чинників, до яких не відноситься правотворчість у будь-яких формах. У свою чергу, право на життя, як і будь-яке інше суб'єктивне право, набуває свою цінність тільки в державі. Варто зазначити, що серед науковців немає єдності думок щодо визначення поняття права людини на життя. Так, Л. Ольховик, зазначає, що в сучасному розумінні право на життя розглядається як особисте немайнове право фізичної особи, що виникає з приводу особистого немайнового блага, яким є життя людини [2].

Змісту прав людини притаманні різні аспекти, внаслідок того, що права людини є комплексним соціальним явищем, в якому концентруються різноманітні форми соціальної дійсності та суспільної свідомості. Моральні аспекти змісту прав людини полягають у тому, що вони виражають ідею соціальної цінності особистості. Наприклад, у праві на життя, закріпленій в ст. 6 Міжнародного пакту про громадянські і політичні права, проявляється висока повага до людського життя як безцінного, найвищого блага. Політичні аспекти змісту прав людини полягають у тому, що ці права невід'ємні від демократії і складають необхідну умову, мету та сенс усіх демократичних інститутів влади [3].

Останнім часом у літературі намагаються вивести та нормативно закріпити право фізичної особи на смерть як складової права на життя чи як окремого суб'єктивного права. При цьому сутність цього права здебільшого зводиться до легалізації самогубств, евтаназії тощо. На сьогодні не склалися соціальні передумови закріплення цього права. Адже, легалізуючи таке право фізичної особи, їй повинна бути надана можливість реалізації цього права, надана узаконена можливість вибору – жити чи не жити. Звертаємо увагу, що структуру права можна визначати через структуру правоохоронюваного об'єкта. У такому випадку життя людини матиме трьохелементну будову:

- 1) життя фізичне як функціонування організму людини;
- 2) життя соціальне як сукупність громадських відносин, в які людина вступає як представник різноманітних соціальних спільнот (сім'я, професійний колектив, держава тощо);

3) життя внутрішнє, внутрішній світ людини як результат діяльності свідомого та несвідомого в людині.

У цьому зв'язку право на життя являє собою складне явище, структурними елементами якого є три права: право на фізичне існування людини, право на гідне життя і право на вільний духовний розвиток. До внутрішніх елементів права людини на життя можна віднести:

- право фізичної особи на невід'ємність її життя (заборона свавільного та безпідставного позбавлення життя);

- заборона задоволення прохання фізичної особи про припинення її життя (евтаназії);

- право фізичної особи захищати своє життя та здоров'я, а також життя та здоров'я іншої особи від протиправних посягань будь-якими засобами, не забороненими законом (у тому числі і право на позбавлення життя іншої особи);

- право на материнство;

- право на батьківство;

- право на штучне запліднення та перенесення зародка в організм жінки; – право на стерилізацію;

- право на штучне переривання вагітності; – право на застосування методів генетичної інженерії [4].

Головним у ст. 27 є проголошення невід'ємності права на життя, яке належить кожній людині, незалежно від раси, кольору шкіри, політичних переконань, громадянства тощо. Невід'ємність права на життя слід розглядати як наслідок природності цього права. Ніхто не наділяє людину правом на життя. Людина має це право внаслідок лише того факту, що вона є людиною. У той же час держава бере на себе певні обов'язки щодо захисту життя. Це впливає з положення ст. 27 про заборону свавільного позбавлення життя [5].

Так, Кримінальний кодекс України криміналізує різні види навмисного або необережного позбавлення життя. Україна відмовилась від смертної кари. Як наслідок виконання зобов'язань за ратифікованою Конвенцією про захист прав людини та основних свобод Україна не повинна екстрадувати осіб в держави, в яких може бути застосована смертна кара. В Україні визнається заборона вислати або примусово повертати будь-яку особу в державу, в якій буде існувати загроза її життю. Це впливає із закріпленого в Конституції України права на притулок (ч. 2 ст. 26) [6].

Україна ратифікувала Протокол № 6 до Конвенції про захист прав людини і основних свобод щодо скасування смертної кари та відмовилися від смертної кари як способу покарання злочинців. У чинному Кримінальному кодексі України смертна кара вилучена з видів покарань.

Право на життя не належить до абсолютних. Згідно з ч. 2 ст. 18 Конституції ніхто не може бути свавільно позбавлений життя. В окремих випадках внаслідок неминучої потреби застосувати силу людина може бути позбавлена життя. Але такі випадки мають бути встановленими виключно законами України. Крім того, на випадки неминучої потреби застосувати силу



вказують міжнародні договори, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України [7]:

а) при захисті будь-якої людини від незаконного насильства;

б) при здійсненні законного арешту або при запобіганні втечі людини, що законно перебуває під вартою;

с) у діях, законно вчинених з метою придушення бунту або заколоту.

На мою думку, під правом людини на життя слід розуміти сумарне суб'єктивне право, що припускає передбачену для індивіда нормами об'єктивного права міру можливої поведінки по користуванню життям як соціальним благом у цілях підтримки свого біологічного існування і саморозвитку особистості, здійснювану індивідом за допомогою його власних фактичних і юридичних дій, включаючи вимоги до інших суб'єктів права, крім держави, а також забезпеченим з боку держави і суспільства абсолютним обов'язком щодо збереження, охорони і забезпечення гідного життя.

З метою уникнення неоднозначності в трактуванні, проблем реалізації особистого немайнового права, вважаю за доцільне нормативно визначити поняття права людини на життя та виокремити його складові елементи. Перспективою подальших розвідок вказаної проблематики є дослідження державних та громадських інституцій в системі гарантій реалізації права людини на життя.

#### ***Список використаної літератури:***

1. Соловйов А.В. Право людини на життя: цивільно-правові аспекти: – Львів, 2004. – 19-26 с.

2. Рабінович П. Права людини і громадянина: Атіка, 2004. – 463-468 с.

3. Міжнародний пакт про громадські та політичні права : станом на 19.10.73 указом Президії Верховної Ради УРСР, 1973. –1-10с.

4. Право на життя. URL: <https://uk.wikipedia.org> (дата звернення 21.11.2023).

5. Цивільне право України: Академічний курс у 2-х томах : Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. – Т. 1. – 518-526 с.

6. Конституційне право України: [підручник для студентів юридичних спеціальностей вищих закладів освіти] / [О.В. Городецький, М.І. Корнієнко, Є.Я. Кравець та ін.]; за ред. В. Ф. Погорілка. – К.: Наукова думка, 1999. – 520-529 с.

7. Домбровська О.Б. Зміст конституційного права на життя людини та громадянина– 2002.– 37–41с.

*Постна Є.С.*

*здобувачка вищої освіти 3 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Ковбан А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **МОТИВАЦІЙНІ АСПЕКТИ ДІЯЛЬНОСТІ ПУБЛІЧНИХ СЛУЖБОВЦІВ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ**

Керуючий клас населення завжди цікавило забезпечення підвищення продуктивності праці – спроби зрозуміти, що саме спонукає людей працювати, запроваджувалися ще в стародавні часи. Однак, пошуки шляхів мотивації довго залишались на рівні методу «батога й прянику».

Мотивація була актуальною темою для досліджень й в більш розвинуті часи. Зокрема, варто виділити II період розвитку наукової галузі публічного адміністрування, що припадає на середину XX століття. У цей час її представники стали активно звертати увагу на неврахування в управлінні повною мірою людського чинника, що мало бути вирішено за допомогою запровадження розробок і концепцій «школи людських відносин».

Варто зазначити, що їх об'єднувало те, що важливим чинником оптимізації системи публічного адміністрування, підвищення продуктивності праці працівників цієї системи, а також їх задоволення своєю працею є поліпшення психологічного клімату в колективі та посилення мотивації заради максимізації трудових зусиль [1, с. 21]. Саме в ті часи були вироблені теорії потреб Маслоу, Д. МакКлелланда, двофакторна теорія Ф. Герцберга, теорія справедливості С. Адамса, теорія очікувань В. Врума тощо. Але чи залишаються ці розробки актуальними й корисними в сучасних реаліях?

Наразі Україна перебуває в умовах воєнного стану, тому питання про те, як можна зробити функціонування публічних службовців більш ефективним, заслуговує на увагу.

Наприклад, розглядаючи класичну теорію потреб американського психолога А. Маслоу можна визначити, що існує 5 рівнів потреб: фізіологічні, потреби в безпеці, соціальні потреби, потреби у визнанні та самореалізації. Згідно з нею усі потреби розташовані в ієрархічній послідовності і вказується, що тільки після того, як нижчий рівень буде повністю задоволений, особа буде вмотивована задовольняти наступні рівні [2]. Безпека розташована вже на другий сходинці, але в умовах воєнного стану її забезпечення стає неможливим.

Окрім зазначеного, згідно з офіційними даними, які надані Головою Національного агентства України з питань державної служби, станом на 2023 рік «більше половини державних службовців відзначили зменшення заробітної плати та її несправедливе нарахування; вони відчують надмірне навантаження й психологічний стрес». Також вказується, що в таких умовах країна лише втрачає найбільш підготовлених і конкурентних працівників [3]. На підставі аналізу зазначеної інформації, можна зробити висновок, що одними

з чинників, що потенційно мотивуватимуть людей, можуть виступати забезпечення гідного рівня безпеки керівниками державних органів, а також надання психологічної підтримки.

Про необхідність впровадження останнього фактору свідчить велика кількість досліджень. Зокрема, варто розуміти, що воєнний стан і умови, які склались, вимагають від державних службовців мобілізації незвичної сукупності психологічних ресурсів та професійно важливих якостей, надійності, адаптації до мінливих умов праці тощо. Зазначається, що відповідно до статистичних даних близько 87% управлінських рішень, прийнятих в нестандартних умовах, як наприклад в умовах воєнного стану, втрачають свою ефективність в порівнянні з рішеннями, прийнятими в нормальних умовах [4, с. 50]. Тобто наявність усіх згаданих факторів, різке зниження якості умов для здійснення професійної діяльності безпосередньо впливають на падіння результативності реалізації державними службовцями своїх повноважень.

Надзвичайно важливим аспектом залишається забезпечення гідної оплати праці. Згідно з результатами опитування, яке проводилось з 29 липня по 9 серпня 2021 року Соціологічною групою «Рейтинг», під час працевлаштування в цілому найбільш вагомим аргументом для 75% українців став розмір заробітної плати [5, с. 327-328].

Необхідно зазначити, що й в довоєнних дослідженнях, що стосуються мотивації публічних службовців, наголошується на необхідності реформування системи оплати праці. Вказується, що за умови її проведення система стане прозорішою та зрозумілішою та забезпечить рівні права та гарантії державним службовцям на всіх рівнях ієрархії, а також мінімізує можливості зловживання та корупції [6, с. 75].

Відповідно до вже згаданого опитування, можна виокремити додаткові критерії, що потребують уваги, а саме: соціальні гарантії, взаємини в колективі та графік роботи. В умовах воєнного стану наголошують також на необхідності впровадження й дотримання нормованого робочого дня публічними службовцями.

Актуальним залишається запровадження таких мотиваційних елементів як підвищення кваліфікації й реальна імплементація результатів атестацій. Для більш детального вивчення фактичного стану мотивації пропонується також впроваджувати індивідуальні програми мотиваційного моніторингу.

Таким чином, в умовах воєнного стану, а також в умовах активних світових перетворень очевидною стає психологічна переорієнтація публічних службовців. Зовнішні фактори активно впливають на якість роботи, що ними виконується, а також на якість і ефективність рішень, що ними приймаються. Зважаючи на це, активну увагу треба приділити забезпеченню таких мотиваційних факторів як гідний рівень безпеки, психологічна підтримка, перегляд системи оплати праці, соціальні гарантії, а також підготовка й підбір кваліфікованих спеціалістів.

### *Список використаних джерел:*

1. Нагаєв В. М. Публічне адміністрування: електронний навчальний посібник. – Х.: ХНАУ. 2018. 278 с.
2. Maslow, A. H. (1943). A Theory of Human Motivation. *Psychological Review*. 50. P. 370–396.
3. Алюшина Н. НАДС. Новина від 15.08.2023. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/NZ233630>
4. Гординя Н. Д. Психологічні особливості прийняття ефективних управлінських рішень державними службовцями в умовах воєнного стану в Україні. *Вісник Національного університету оборони України*. (71)/2023. С. 48–58.
5. Козлова І. М., Ковнір Н. А. Мотиваційні пріоритети працівників у сучасних умовах. *Конкурентоспроможність та інновації: проблеми науки та практики: матеріали XVII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, 25 листопада 2022 р.* Харків : ФОП Лібуркіна Л. М., 2022. С. 326 – 330.
6. Дрозд О. М. Мотивація та заохочення працівників в органах державної влади : кваліфікаційна робота. Миколаїв, 2022. 115 с.

**Романова О.О.**

*здобувач вищої освіти 3 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Краснікова О.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

## **МІЖНАРОДНІ САНКЦІЇ: ОКРЕМІ АСПЕКТИ ПРОБЛЕМИ**

Сучасні міжнародні відносини є дуже багатограними і перебувають у процесі постійного розвитку. У світі відбуваються масштабні глобалізаційні процеси, зростає кількість суб'єктів міжнародного права. Усі ці суб'єкти прагнуть встановити якомога більше зв'язків один з одним. Це стосується різних сфер: політичної, економічної, військової, культурної тощо. Насамперед, такі зв'язки спрямовані на стабільну та надійну співпрацю, яка буде вигідною для усіх суб'єктів і кожен матиме змогу задовольнити свої інтереси. Такі відносини досягаються шляхом укладання різноманітних домовленостей, які призначені для регулювання взаємодії між учасниками міжнародних відносин. Крім того, регулювання може здійснюватись і на основі міжнародних звичаїв, тобто правил поведінки, які сформувались через часте їх застосування протягом певного періоду часу. Задля нормального функціонування відносин, заснованих на нормах права, обов'язково повинні існувати інструменти, що дадуть змогу його забезпечити. Санкції є одним з таких інструментів. Потреба в них, насамперед, зумовлена необхідністю підтримання стабільності міжнародних відносин.

На нашу думку, в контексті міжнародних санкцій буде доречно згадати про принцип «ubi jus, ibi remedium», що означає : «там, де є право, там є і засоби його забезпечення».

Сутність санкцій полягає у здійсненні впливу на учасника міжнародних відносин за його негативні дії на міжнародній арені. Сьогодні, коли Україна зазнає жакликих наслідків агресії РФ, питання санкцій та їх дієвості є одним з ключових на всіх рівнях, міжнародному та національному. Тому актуальність даної теми не викликає сумнівів.

Серед науковців існують різні думки щодо правової природи санкцій, їх сутності, класифікації тощо, і всі вони варті уваги та аналізу. Незважаючи на велику кількість наукових досліджень у цій сфері, досі існують питання, згоди щодо яких немає. Більше, того, з часом лише збільшується кількість протиріч щодо них. Це зумовлено складністю та багатогранністю міжнародних відносин.

Цікавою є думка, що санкції більшою мірою відносяться до інтересів розвинутих держав і саме такі держави визначають міжнародну санкційну політику, що зумовлено їх впливовістю, економічною потужністю, наявністю політичного досвіду. Також існувала думка, що якісного ефекту від санкцій можна досягти лише якщо вони застосовуються до держав, що розвиваються, і які мають слабку економіку. Натомість застосування таких заходів щодо наддержав не є результативним, а в деяких випадках може й нести загрозу економіці держав, які накладають санкції.

Тож перейдемо до аналізу проблемних аспектів. Слід зазначити, що вони існують вже на етапі визначення суті поняття «санкції». Міжнародні нормативно-правові акти також не надають конкретної дефініції. Якщо звертатись до національного законодавства, то в ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про санкції» лише вказано, що санкції є спеціальними економічними та іншими обмежувальними заходами [1]. Тож для того, щоб з'ясувати сутність цього поняття слід проаналізувати ширше коло джерел.

Тлумачний словник вказує, що санкції – це правомірні примусові заходи, що застосовуються суб'єктами міжнародного права для припинення міжнародного правопорушення, відновлення порушених прав і виконання правопорушником його зобов'язань у сфері міжнародно-правової відповідальності [2].

У ст. 39 Статуту ООН встановлено, що: «Рада Безпеки визначає існування будь-якої загрози миру, будь-якого порушення миру або акту агресії та надає рекомендації або вирішує те, які дії варто почати у відповідності зі статтями 41 та 42 для підтримки або відновлення міжнародного миру й безпеки». Крім того, у ст. 41 вказано, що: «Рада Безпеки має повноваження вирішувати, які заходи, не пов'язані з використанням збройних сил, повинні застосовуватися для виконання її рішень, і вона може зажадати від Членів Організації застосування цих заходів. Ці заходи можуть включати повне або часткове припинення економічних відносин, залізничних, морських, повітряних, поштових, телеграфних, радіо або інших засобів сполучення, а також розрив дипломатичних відносин» [3].

Тобто, проаналізувавши дані положення, можемо зробити висновок, що санкціями у традиційному розумінні є засоби, що не пов'язані з використанням збройних сил. Якщо ж ідеться про військові заходи реагування на дії певних суб'єктів, то в такому разі вони не вважаються санкціями, а належать до більш жорстких заходів реагування.

З цього приводу вчені висловлюють різні думки. Зокрема, Матвійчук Н. В., аналізуючи різні джерела у своїй роботі вказує, що військові санкції передбачають силове втручання, інтервенцію, вторгнення та ін. Деякі науковці до військових санкцій відносять ембарго на постачання зброї, переривання військового співробітництва, припинення надання допомоги у навчанні військовослужбовців підсанкційної країни та ін. [4, с. 72]. Генеральний Секретар ООН (1992 -1996 р.) Бутрос Бутрос-Галі примусовими заходами вважав військові операції, а заходи без участі збройних сил – санкціями.

Наступний спірний аспект складають думки щодо правової природи санкцій. Каменєва А. П., Якимчук М.Ю. та Багатко А.С. у своїй роботі висвітлюють різні наукові думки щодо цього. Перша полягає в тому, що міжнародно-правові санкції не належать до форм міжнародно-правової відповідальності, оскільки вони застосовуються лише для того, щоб змусити державу-порушницю виконати свої міжнародні зобов'язання і не мають на меті покарання. Друга – висвітлює позицію належності санкцій до інституту міжнародно-правової відповідальності, визначаючи їх як форму міжнародної відповідальності [5, с. 432]. Матвійчук Н. В. у своєму дослідженні також дотримується цієї думки [4, с. 71].

Хоббі Ю.С. у своїй роботі підтримує позицію, відповідно до якої інститут санкцій є відмінним та окремим від інституту відповідальності, оскільки для них характерна різна юридична природа та функції. Також автор наголошує, що цього висновку було досягнуто ще в минулому столітті і наводить думку професора Лукашука І.І., який вказує, що санкції і відповідальність знаходяться у тісному зв'язку, проте перші є лише засобами впровадження останніх [6, с. 52].

Наступним питанням для дискусій є пропорційність санкцій. Хоббі Ю.С. стверджує, що пропорційність санкцій відносно наслідків правопорушення є умовою, за якої ці заходи будуть вважатися правомірними. На підтвердження цієї позиції автор наводить думку Малишевої Ю.В. про те, що міжнародні організації, застосовуючи санкції, повинні запроваджувати такий санкційний режим, який буде еквівалентним масштабам правопорушення. Крім того, санкції не повинні мати на меті кару [6, с. 53].

Соколовська О.М. у своїй роботі також наголошує на необхідності дотримання критерію пропорційності санкцій і вказує, що вони за рівнем інтенсивності повинні бути співставні з характером та наслідками порушення. Крім того, автор вказує, що санкції не мають на меті покарання, а спрямовані лише на припинення державою-порушницею протиправних дій [7, с.84].

Науковці також вказують на ряд недоліків, що пов'язані з відсутністю конкретного механізму запровадження міжнародних санкцій, незрозумілістю

ведення «санкційних списків», недосконаlostями системи контролю за реалізацією санкцій тощо.

Незважаючи на те, що інститут санкцій є складним та містить чимало проблем, які потребують вирішення, санкції є важливим інститутом, що дає змогу реалізовувати міжнародну відповідальність, який в подальшому буде вдосконалюватись з метою підвищення його ефективності. Над цим вже працюють міжнародні організації, а також правники всього світу, оскільки кожен зацікавлений у підтримці стабільності в питаннях міжнародного миру та безпеки.

### **Список використаних джерел:**

1. Про санкції: Закон України від 14 серпня 2014 року №1644-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-18#Text> (дата звернення: 03.11.2023).
2. Велика українська енциклопедія: веб-сайт. URL: Пошук - ВУЕ ([vue.gov.ua](http://vue.gov.ua)) (дата звернення: 03.11.2023).
3. United Nations Charter (26 June 1945): веб-сайт. URL: United Nations Charter (full text) | United Nations (дата звернення: 03.11.2023).
4. Матвійчук Н. В. Міжнародні санкції як інструмент зовнішньої політики. *Вісник Маріупольського державного університету. Серія: історія. Політологія.* 2022. №33-34. С. 71-79.
5. Каменєва А. П., Якимчук М. Ю., Багатко А. С. Значення поняття «санкцій» у міжнародному праві : The world of science and innovation : *Abstracts of the 5th International scientific and practical conference.* London: Cognum Publishing House, 2020. С. 430-434.
6. Хоббі Ю.С. Проблеми нормативно-правового регулювання санкцій в Україні в контексті міжнародного досвіду. *Правовий часопис Донбасу.* 2021. №4 (77). С. 51-59.
7. Соколовська О.М. Санкції як засіб зовнішньополітичного впливу. *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право.* 2022. №3 (55). С. 82-86.

**Слюсаренко О.Є.**

здобувач вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Бельо Л. Ю., ст. викладач  
кафедри загальноправових дисциплін НУОМА

## **РІВЕНЬ ПРЕСТИЖУ СУЧАСНИХ ПРОФЕСІЙ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЙОГО ЗМІН**

Престиж професії - це оцінка значущості та привабливості різних професій на основі певних людських потреб та цінностей. Ієрархія престижу в суспільстві коливається в залежності від змін в навколишньому середовищі, професійній стратифікації та мобільності. Від рівня престижу тієї чи іншої професії залежить багато чого: заробітня плата, соціальний статус людини,

можливості кар'єрного зростання та інше.

Для того, щоб краще орієнтуватися в тому, які сучасні професії в суспільстві розташовані на найнищих позиціях в ієрархії престижу, я провела невелике статистичне спостереження у вигляді опитування. Ключове питання для збору інформації звучало так: «Яка професія була би не бажаною для Вашої дитини?» З'ясувалося, що перше місце в антирейтингу займає прибиральниця. За ним йде офіціант, сантехнік, швачка. Слід зазначити, що усі вище перераховані професії пов'язані з фізичною або ручною працею. Фахівці передбачають, що після закінчення війни в Україні буде відчуватися повна нестача такого роду діяльності. Уже сьогодні вона відчутна дуже гостро. Проблема полягає в тому, що такі професії не занадто популярні серед молоді через складні умови праці та асоціації з соромом та глузуваннями. Проте лише невелика частина людей розуміє, наскільки насправді важливі та незамінні ці професії [1].

Багато хто зазначив у своїх відповідях такі, на перший погляд, престижні професії як лікар, військовослужбовець та викладач. Ці результати можна пов'язати з актуальними проблемами низької оплати праці, невідповідністю між заробітною платою та рівнем відповідальності, а також високим показником небезпеки, особливо у сьогоднішніх реаліях.

Наразі дослідники виокремлюють список професій, які з кожним роком стають менш актуальними та незабаром відійдуть у минуле [2]. По-перше, це касири. Зменшенню попиту на цю професію сприятимуть два основні фактори: розповсюдження кас самообслуговування в магазинах і закладах харчування та збільшення кількості покупок онлайн. Слідом йдуть кур'єри, адже в багатьох країнах вже активно тестують доставку товарів та пошти безпілотниками та роботами. Спеціалісти з комп'ютерної підтримки можуть поступово зникнути з ринку праці внаслідок появи в Інтернеті численних інструкцій та ботів. Вони дозволяють користувачам вирішити свою проблему самостійно. Незабаром не буде потреби в адміністраторах офісів та бухгалтерях. Автоматизовані телефонні системи та сучасні програми можуть виконувати більшість функцій, які покладені нині на ці професії [3].

Якщо говорити про найпопулярніші та найпрестижніші сучасні професії, то станом на 2023 рік можна виокремити декілька з них [4]. На першому місці розташовують ІТ-спеціалістів. Зрозуміло, що з постійним розвитком новітніх технологій попит у кваліфікованих працівниках в цій сфері стрімко зростає як в Україні, так і в усьому світі. Друге місце посідають фахівці зі штучного інтелекту. Цей напрям має змінити багато сфер життя, включаючи медицину, транспорт, енергетику, фінанси та інше. Тому попит на фахівців зі штучного інтелекту зростає і буде продовжувати зростати в майбутньому. SMM-менеджмент нині також користується популярністю. Люди на цій посаді займаються керуванням корпоративними сторінками компаній в соціальних мережах, що сьогодні має величезне значення для розвитку бізнесу. Логістика все ще залишається затребуваною сферою працевлаштування, оскільки в контексті глобалізації та швидкого розвитку економіки компанії потребують



оптимально організованого постачання товарів і послуг [5]. Глобальна потреба в професійних інженерах, проєктувальниках, будівельниках, а також спеціалістах з ремонтних робіт не припиняє зростати з кожним роком. Ці професії вважаються дуже перспективними майже в усіх країнах світу. Україна також входить в їх перелік. Відновлення пошкодженої внаслідок війни інфраструктури - це довготривала робота, яку потребує наша країна, тому будівельникам завжди буде над чим працювати. Попит на лікарів продовжує зростати в усьому світі. Україна не є виключенням, оскільки через різкі кліматичні зміни, стрес та втому багато українців стали частіше хворіти. Комп'ютеризація всіх сфер людської діяльності не виключить медиків зі сфери медицини, оскільки жоден штучний інтелект не замінить контакт лікаря з пацієнтом [6]. Така галузь як психотерапія останнім часом стрімко набирає обертів. Багато хто звертається до спеціалістів по допомогу, тому нині користування послугами психолога та психотерапевта стало нормою в суспільстві. Майже всі українці переживають тяжкий стрес через війну і не здатні самотійно впоратися з ним. Крім того, тривала психотерапія буде потрібна всім військовослужбовцям ЗСУ та їх родичам [6]. Фахівці в сфері енергетики до завершення війни і в післявоєнний час також не залишаться без роботи, бо енергетична інфраструктура України дуже постраждала від обстрілів країни-агресора.

З упевненістю можна зазначити, що професія юриста надовго залишиться престижною, бо потреби в юридичних послугах продовжують збільшуватися. Наприклад, з розвитком технологій та зростанням глобального співробітництва, компанії потребують більше юридичних консультантів. Крім цього, у світі, де акцент робиться на демократії та правах людини, юристи грають важливу роль у захисті цих цінностей. Якщо казати про Україну, то після перемоги громадянам необхідна буде правова допомога з питань широкого спектру [7].

Говорячи про менеджерів, можна також наполягати на високій та довготривалій затребуваності цієї професії на світовому ринку праці. Станом на 2023 рік різноманітні версії посад менеджерів, такі як менеджер з продажу, HR-менеджер, support-менеджер, проєктний менеджер та інші, є дуже популярними в усьому світі. Навряд чи технології зможуть замінити складну систему комплексного управління та стратегічного планування, яка базується не тільки на теоретичних знаннях, але й на практичних навичках, вміннях та людському факторі.

Професія моряка, яка раніше мала доволі високий рівень престижу, нині поступово втрачає свій статус через посилення конкуренції з береговими спеціальностями. Належні умови праці, можливість стрімкого кар'єрного зростання та гідна заробітня плата змушує молодь обирати інші варіанти замість мореплавства [8].

### *Список використаних джерел:*

1. ТОП неprestижних професій очолили офіціанти, вчителі та держслужбовці. Львівський портал: вебсайт. URL: <http://surl.li/nlipu> (дата звернення 19.11.2023).
2. Кордон В. 10 професій, які зникнуть зовсім скоро: вебсайт. URL: <http://surl.li/nleur> (дата звернення 17.11.2023).
3. Чорноморський національний університет імені Петра Могили. Професії майбутнього: які втрачають свою актуальність, а які незабаром будуть затребувані: вебсайт. URL: <http://surl.li/nlhsm> (дата звернення: 18.11.2023).
4. Хто має попит: ТОП 10 професій на всіх континентах: вебсайт. URL: <http://surl.li/nliip> (дата звернення 17.11.2023).
5. Девятка О. Найбільш затребувані професії в Україні — Топ 10 вакансій на 2023-2024 роки. *Гривня. Категорія «Кар'єра»*. 29 травня 2023 р. URL: <http://surl.li/nlhub> (дата звернення 17.11.2023).
6. Зінов'єва С. Золота жила для українців: на які професії буде шалений попит у 2023 році. PRO гроші. Категорія «Кар'єра». 19 грудня 2022 р. URL: <http://surl.li/nlhup> (дата звернення 18.11.2023).
7. Ужгородський національний університет. Професія юриста після перемоги, без сумніву, буде однією з найзатребуваніших: вебсайт. URL: <http://surl.li/nliau> (дата звернення 19.11.2023).
8. Prestиж професії моряка знижується, а потреба в офіцерах зростає: вебсайт. URL: <http://surl.li/nlhzi> (дата звернення 19.11.2023).

**Федак І.І.**

*здобувач вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Бельо Л. Ю., ст. викладач  
кафедри загальнопроправових дисциплін НУОМА*

## **ПРОБЛЕМА ЕМАНСИПАЦІЇ В УКРАЇНІ**

Згідно з Цивільним кодексом України, повна цивільна дієздатність може бути надана особі від чотирнадцяти до вісімнадцяти років, яка записана матір'ю або батьком дитини. Процедура надання повної цивільної дієздатності може відбутися за згодою батьків (усиновлювачів) або піклувальника через рішення органу опіки й піклування. У випадку відсутності згоди можливий звернення до суду. Важливо враховувати різницю у вікових критеріях у законодавстві, яка може створювати плутанину для осіб віком від чотирнадцяти до шістнадцяти років.

Для вирішення проблеми надання повної цивільної дієздатності неповнолітнім в Україні, особливо тим у віці 14-17 років, пропоную розглянути наступні шляхи: Застосування статті 29 Цивільного процесуального кодексу України (ЦПК): Дозволити неповнолітнім особам віком від 14 до 17 років вирішувати цивільні процесуальні питання особисто в справах, в яких вони особисто беруть участь. Однак це не гарантує прийняття судом заяви про надання повної цивільної дієздатності.

Внесення змін до статті 242 ЦПК України: Виключення вказівки про 16-річний вік відкрило б можливість для неповнолітніх осіб віком від 14 до 17 років подавати заяви про надання повної цивільної дієздатності. Це сприяло б уникненню конфліктів та нев'язок у законодавстві.

Ці шляхи спрямовані на узгодження норм законодавства та спрощення процесу надання повної цивільної дієздатності для неповнолітніх осіб у віці від 14 до 17 років. Припускається можливість, що органи опіки та піклування або прокурори можуть виступати як представники неповнолітніх осіб у справах про надання повної цивільної дієздатності. [1]

Давайте розглянемо такі приклади судових справ з цієї теми: Обставини справи: Неповнолітня особа на момент подання заяви до суду вже виповнила 17 років, і її батьки були позбавлені батьківських прав.

Звернення до суду: Орган опіки і піклування подав заяву до суду про надання повної цивільної дієздатності для цієї неповнолітньої особи.

Рішення суду: Суд задовольнив заяву органу опіки і піклування і надав неповнолітній повну цивільну дієздатність.

Аналіз прикладу: Неповнолітність на момент розгляду справи: Відзначимо, що на момент розгляду справи неповнолітній особі вже виповнилося 17 років. Це важливий аспект, оскільки у багатьох юрисдикціях, включаючи Україну, вік повної цивільної дієздатності може починатися з 18 років.

Позбавлення батьківських прав: Інша важлива обставина - батьки неповнолітньої особи були позбавлені батьківських прав.

Звернення органу опіки і піклування: Факт того, що заява була подана органом опіки і піклування, може свідчити про відсутність законного представника для цієї неповнолітньої особи на момент подання заяви. Це може виглядати як важливий чинник у прийнятті рішення судом. [2]

Рішення суду: Суд прийняв рішення на користь неповнолітньої особи, надаючи їй повну цивільну дієздатність. Це може бути виправдано тим, що суд вважав, що на момент розгляду справи неповнолітній особі вже було достатньо віком та відсутністю батьківських прав для того, щоб самостійно приймати цивільно-правові рішення.

Відсутність однозначності у рішеннях судів: Важливо відзначити, що існує недостатня юридична однозначність у вирішенні подібних справ. Це може свідчити про потребу уточнення законодавства щодо процедури надання повної цивільної дієздатності для неповнолітніх осіб віком від 14 до 17 років.

У цьому прикладі суд взяв до уваги вік неповнолітньої особи, відсутність батьківських прав у батьків і, можливо, відсутність законного представника на момент подання заяви, приймаючи рішення про надання повної цивільної дієздатності.

А зараз зверніть увагу на аналогічну справу: Обставини справи: Неповнолітня особа на момент розгляду справи має вік від 14 до 17 років і записана матір'ю або батьком дитини. [3]

Звернення до суду: Орган опіки і піклування подав заяву до суду про надання повної цивільної дієздатності для цієї неповнолітньої особи.

Аналіз прикладу: Неповнолітність на момент розгляду справи: Неповнолітній особі, яка має вік від 14 до 17 років, зазвичай надається обмежена цивільна дієздатність, і вона не може самостійно вчиняти правочини, які потребують згоди батьків або інших законних представників. Це враховується при розгляді судових справ про надання повної цивільної дієздатності. [4]

Повноваження органу опіки і піклування: У даному прикладі суд відмовив у розгляді заяви, вказуючи на те, що орган опіки і піклування не має повноважень у цій справі. Це може бути пов'язано з тим, що орган опіки і піклування може здійснювати свої функції лише в межах повноважень, які визначені законом.

Права неповнолітньої особи: Закони зазвичай надають можливість неповнолітнім особам у віці від 14 до 17 років звертатися до суду із заявою про надання повної цивільної дієздатності у випадках, встановлених законом. Однак у цьому прикладі така заява не була подана самою неповнолітньою особою чи її законним представником. [5]

Рішення суду: суд відхилив заяву, які були подані органами опіки і піклування. Суди вважали, що органи опіки і піклування не мають повноважень звертатися до суду щодо надання цивільної дієздатності.

Суди приймали різні рішення, що свідчить про відсутність чітких норм у законодавстві та можливість розбіжностей у судовій практиці. Для усунення цих проблем пропонується внести зміни до статті 301 Цивільного процесуального кодексу України, щоб чітко визначити осіб, які можуть звертатися до суду за наданням повної цивільної дієздатності, і відповідно до цього вирішувати суперечності між нормами законів.

#### **Список використаних джерел:**

1. Закони XII таблиць [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pravoznavec.com.ua/books/8/497/22/> (дата звернення – 10.09.2023).
2. Козловська М. Запозичення елементів правосуб'єктності фізичних осіб в іноземних державах / М. Козловська // Науковий блог Національного університету «Острозька академія» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://naub.oa.edu.ua/2016/запозичення-елементів-правосубект/> (дата звернення – 13.09.2023).
3. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 № 435-IV. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення - 14.09.2023).
4. Сімейний кодекс України: Закон України від 10.01.2002 № 2947-III. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2947-14> (дата звернення – 03.09.2023).
5. Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань: Закон України від 15.05.2003 № 755-IV. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/755-15> (дата звернення – 16.09.2023).

*Наукове видання*

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

Матеріали ІХ 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 30.11.2023  
Формат 60x84/16. Папір офсетний. Ум. друк. арк. 9,56  
Тираж 50 пр. Замовлення № И23-11-31

НУ «ОМА», центр «Видавінформ»  
65052, м. Одеса, Дідріхсона, 8, корп. 7  
Свідоцтво ДК № 1292 від 20.03.2003  
e-mail: [publish@onma.edu.ua](mailto:publish@onma.edu.ua)  
Телефони: +38 (048) 793-24-50  
+38 (048) 793-24-51