

**Морське право та  
МЕНЕДЖМЕНТ:  
ЕВОЛЮЦІЯ ТА СУЧАСНІ ВИКЛИКИ**

**Матеріали  
XVI Міжнародної науково-практичної конференції**

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»  
АСОЦІАЦІЯ МОРСЬКОГО ПРАВА УКРАЇНИ  
КОЛЕГІЯ ЮРИСТІВ З МОРСЬКОГО ПРАВА УКРАЇНИ

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

Матеріали  
XVI Міжнародної науково-практичної конференції

Одеса – 2023

УДК 341.225(082)

ББК 67.912.412

М 432

Рекомендовано до друку рішенням Вченої ради Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту Національного університету «Одеська морська академія» від 23 травня 2023 р. (протокол № 11).

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

**Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: Матеріали XVI Міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА».** – Одеса: НУ «ОМА», 2023 – 150 с.

У збірник увійшли матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики», що відбулась в Національному університеті «Одеська морська академія» 5-6 травня 2023 р.

Видання містить аналіз актуальних проблем ефективного правового регулювання та управління в сфері використання морегосподарського комплексу та інфраструктури в умовах війни та миру. Пропонуються дослідження окремих аспектів історії морського права, міжнародних економічних відносин, стратегічного управління на підприємствах і організаціях морського та річкового транспорту.

УДК 341.225(082)

ББК 67.912.412

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 В УМОВАХ ВІЙНИ ТА МИРУ**

***Балобанов О.О.***

Деякі спеціальні питання державного регулювання безпеки судноплавства ..... 7

***Войко Інна***

Full-scale military invasion of the Russian Federation into Ukraine as a challenge for international law ..... 9

***Іванова А.В.***

Актуальні питання судноплавства під час Російсько-Української війни ..... 12

***Костиця О.В.***

Правовий аспект встановлення коридорів безпеки та шляхів руху суден у північно-західній частині Чорного моря під час війни в Україні..... 15

***Краснікова О.В.***

Нормативно-правове забезпечення реалізації Україною Угоди про асоціацію в галузі морських транспортних послуг ..... 18

***Палько В.І.***

Підстави виїзду моряків за межі України під час дії воєнного стану ..... 23

***Переверзева О.С.***

Відповідальність держав за забруднення морського середовища під час збройних конфліктів ..... 26

***Півторак Г.Ф.***

Вплив забруднення нафтою на екосистему Чорного моря ..... 29

**Розділ II. МЕНЕДЖМЕНТ**

***Бабаченко М.В.***

Удосконалення системи оцінки персоналу судноплавних компаній ..... 32

***Бурмака Л.О.***

Взаємозв'язок маркетингу та логістики на підприємствах ..... 36

***Головченко О.М.***

Шляхи розвитку прикордонних регіонів України на основі перетворень транспортної інфраструктури..... 38

***Голубкова І.А.***

Проблеми удосконалення безпеки круїзного судноплавства в Україні..... 42

***Кокорєва О.О.***

Параметричні особливості функціонування морської галузі ..... 45

***Кучер І.С.***

Сучасні тенденції розвитку глобального ринку логістики .....	48
<b>Лаврущенко Ю.О.</b>	
Мотивація працівників підприємства. подолання опору персоналу в процесі впровадження системи управління якістю .....	51
<b>Мезіна Л.В.</b>	
Позиціонування підприємств морської індустрії України в умовах воєнного стану.....	55
<b>Павленко В.А.</b>	
Управління ризиком підприємницької діяльності в умовах ринкової економіки.....	58
<b>Примачев М.Т.</b>	
Менеджмент забезпечення конкурентоспроможності експортних технологій..	61
<b>Примачева Н.М.</b>	
Забезпечення збалансованості окремих сегментів ринку морської торгівлі .....	65
<b>Рожа С.О.</b>	
Морська індустрія України в забезпеченні продовольчої безпеки .....	68
<b>Сівань А.С.</b>	
Конкурентоспроможність морських портів у прогнозуванні розвитку галузі.....	71
<b>Сотниченко Л.Л.</b>	
Інтегроване керування транспортно-логістичними системами морських портів... ..	75
<b>Станева Я.М.</b>	
Методичні аспекти прогнозування розвитку морської портової галузі України.....	79
<b>Стахов А.Ю.</b>	
Структуризація асиметрії розвитку ринку морської торгівлі.....	82
<b>Стахов С.Ю.</b>	
Ефективність трансформаційних процесів в системі ринку морської торгівлі.....	86
<b>Хрїсова Ю.В.</b>	
Позиціонування морських підприємств в умовах ризику .....	89

### **Розділ III. УКРАЇНА В УМОВАХ ЦИВІЛІЗАЦІЙНОГО ВИКЛИКУ**

<b>Бальжик І.А.</b>	
Війна в християнському праворозумінні.....	93
<b>Бельо Л.Ю.</b>	

Способи захисту прав та інтересів осіб нотаріусом .....	95
<b>Вишневський В.Л.</b>	
Правове регулювання захисту авторів від плагіату в музиці .....	99
<b>Войтович А.О.</b>	
Україна в епоху цивілізаційного виклику: аналіз правових аспектів .....	101
<b>Єфтєні Н.М.</b>	
Вплив соціального інтелекту на соціальні відносини.....	105
<b>Задоя І.І., Кушнір О.М.</b>	
Особливості правового регулювання зняття особи із задекларованого або зареєстрованого місця проживання без її згоди .....	107
<b>Зозуля Є.В.</b>	
Діяльність правоохоронних органів щодо розслідування злочину агресії Росії проти України (організаційно-правові аспекти) .....	111
<b>Ковальчук Л.О.</b>	
Особливості правового регулювання трудових відносин в умовах воєнного стану.....	116
<b>Ковбан А.В.</b>	
Jurisprudence constante ЄСПЛ щодо права людини на життя .....	118
<b>Крестовська Н.М.</b>	
Історія конституції України: деякі дискусійні питання.....	121
<b>Матвєєвський О.В.</b>	
Проблеми залучення іноземних експертів при розслідування воєнних злочинів в Україні .....	125
<b>Отарова А.А.</b>	
Child's educational rights in critical situations .....	128
<b>Орел Г.П.</b>	
Співвідношення та аналіз різниці ІТ-права та інформаційного права .....	131
<b>Потонахіна О.М.</b>	
Оплата праці за трудовим договором з нефіксованим робочим часом.....	133
<b>Скоробагатько А.В.</b>	
Виплата військовослужбовцям одноразової грошової допомоги при звільненні зі служби.....	137
<b>Степанов С.В.</b>	
Аналіз сучасного стану та проблем торговельних відносин в Україні.....	140
<b>Тимофєєва Л.Ю.</b>	
Особливості кримінальної відповідальності за зґвалтування в умовах воєнного стану.....	145
<b>Шевчук О.М.</b>	
Трансдисциплінарні аспекти філософії створювального людинознавства .....	147

## **РОЗДІЛ I. МОРСЬКЕ ПРАВО В УМОВАХ ВІЙНИ ТА МИРУ**

**Балобанов О.О.**

*к.ю.н., доцент, професор кафедри морського права  
Одеського національного морського університету*

### **ДЕЯКІ СПЕЦІАЛЬНІ ПИТАННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ СУДНОПЛАВСТВА**

До таких аспектів правового забезпечення роботи морського транспорту можна віднести завдання, процедуру та застосування виключення з конвенційних правил відносно деяких морських суден. Фактично йдеться про окремі випадки, що з огляду на виробничу необхідність примушують судновласників/операторів суден продовжувати їх експлуатацію, навіть при деяких відхиленнях їх технічного стану від конвенційних норм. Принципово ця можливість може виникнути тільки за умов конкретних і достатніх організаційно-технічних заходів, що мають гарантовано впроваджуватися; обґрунтованої згоди класифікаційного товариства (визнаної організації) та Морської Адміністрації держави прапору судна.

Найважливішим результатом зазначеної процедури є використання судна ще певний час за умови збереження безпечної морехідності (для людей, майна, екології). Безумовно це ексклюзивна ситуація, що має досліджуватися компетентними організаціями, що уповноважені державою прапору-суб'єктом міжнародного морського права. Таким чином, участь морського перевізника у міжнародному логістичному процесі та конвенційний характер вимог, що є предметом звільнення від виконання судновласником, надають цим діям міжнародне значення щодо безпеки.

Процедура т.з. «виключення» регламентована Наказом Міністерства Інфраструктури України від 24.01.2013 р. № 43. Ним затверджена Інструкція про звільнення від виконання вимог міжнародних конвенцій під час конвенційної сертифікації суден України. Розглянемо основні принципи та положення Інструкції, оскільки саме ними мають керуватися як зацікавлені судновласники, так і вповноважені організації, що мають виконувати процедури та вирішувати питання щодо дозволу.

Юридичною основою документа є Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 року, Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року, Міжнародна конвенція про запобігання забруднення із суден 1973 року з Протоколом 1978 року, а також Кодекс торгівельного мореплавства України (ст.ст. 3, 10). Інструкцією встановлюються вимоги до судновласника

щодо отримання згоди на звільнення, але й одночасно визначає порядок дій усіх учасників процедури, у тому числі того ж судновласника, класифікаційного товариства, Морської адміністрації, Міністерства інфраструктури.

Так, вказується порядок подання судновласником заяви до класифікаційного товариства, порядок її розгляду та надання висновку щодо можливості звільнення від конкретних конвенційних вимог даного морського судна. Далі визначається порядок проходження узгоджень в Морській Адміністрації та Міністерстві інфраструктури та видачі класифікаційним товариством судновласникові свідоцтва про звільнення (відповідно до вимог конвенцій Про охорону людського життя на морі 1974 р. і Про вантажну марку 1966 р.) або позначки в судових конвенційних документах (до конвенції Про запобігання забрудненню з суден 1973 р.).

Треба звернути увагу, що зазначене стосується виключно суден під прапором України та що знаходяться в Державному судовому реєстрі України. Суттєвими умовами щодо розгляду звернення судновласника та надання дозволу є обґрунтування звернення за виключенням, як єдиним способом в виробничих умовах, що склалися; переконливі докази того, що безпечний робочий стан судна буде забезпечений організаційно-технічними заходами, що схвалені та підтверджені класифікаційним товариством, а фактично і фахівцями Морської адміністрації та Мінінфраструктури. Додатковими умовами, що посилюють безпечний робочий стан судна (морехідність) є пропозиції класифікаційного товариства щодо експлуатації та обмеження районів, погодних умов плавання тощо. Про чіткий та жорсткий підхід до забезпечення безпекових функцій з боку уповноважених державою організацій свідчить вимога щодо конкретизації саме тих положень конвенцій, що підлягають виключенню для даного судна, а також дозволу самою конвенцією це зробити. З іншого боку, судновласник, що надає на розгляд заяву з правоустановчими документами про власність або оперування судном на інших законних підставах, судові документи, ліцензії, технічне обґрунтування підкреслює свою відповідальність за безпеку судноплавства.

Другим важливим аспектом є контроль за виконанням суб'єктами транспортного процесу ліцензійних умов щодо перевезень пасажирів та небезпечних вантажів. Постановою Кабінету Міністрів України № 1186 від 23 грудня 2015 р. затверджені Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів внутрішнім водним, морським транспортом. Особливої актуальності вимоги до суб'єктів перевезення набули у зв'язку зі збільшенням обсягів небезпечних вантажів в портах та водних шляхах, а також проблемах з малими



пасажирськими/круїзними суднами. Останні розширили ринок надання прогулянкових послуг, хоча їх судновласники не завжди належним чином забезпечували їх технічний/морехідний стан. Органом ліцензування визначається Міністерство інфраструктури України, органом контролю – Адміністрація судноплавства.

Основні критерії – наявність відповідної матеріально-технічної бази (судна в морехідному стані, обладнання щодо призначення та комерційної експлуатації флоту, інфраструктура), чинні судові документи, в т.ч. щодо перевезень, кваліфікований та сертифікований плавсклад/персонал, що відповідає вимогам конвенцій ММО та МОП за своїми якостями. Працівники мають бути пов'язані з судновласником трудовими угодами (тобто аутсорсинг чи сумісники не допускаються), судновласник має оперувати суднами на праві власності або іншому законному підґрунті (оренда). Оперуюча компанія має впровадити Систему управління безпекою та Охорону суден та портових засобів. Тобто в офісі оператора забезпечується безпекова політика та працюють відповідні за посадою/кваліфікацією фахівці. Судновласник обов'язково має застрахувати судна: щодо небезпечних вантажів – відповідальність перед третіми особами, щодо малих пасажирських суден – майно (транспортний засіб) та відповідальність. Особливо необхідно звернути увагу на акцентування обов'язків судновласників малих суден щодо мінімального складу екіпажу (розділ 4 Порядку визначення мінімального складу екіпажу, затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України №575 від 2014 р.) та підготовку/сертифікацію судноводіїв (Порядок підготовки та Порядок видачі посвідчень судноводія малого судна, визначених Міністерством інфраструктури згідно з Постановою Кабміну України №525 від 2022 р.).

Таким чином, в даних тезах звертається увага лише на окремих завданнях щодо забезпечення та контролю безпеки судноплавства з боку держави прапора, але, в першу чергу, з боку судновласника. Маємо пам'ятати, що позитивне та законне бажання підприємця-судновласника організувати та розвивати морський/річковий бізнес повинно базуватися і супроводжуватися заходами щодо безпечної експлуатації суден.

### ***Список використаних джерел:***

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 № 176/95-ВР. База даних «Законодавство України»/ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>

2. Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів внутрішнім водним,

морським транспортом, що затверджені Постановою Кабінету Міністрів України #1186 від 23.12.2015р.

3. Інструкція про звільнення від виконання вимог міжнародних конвенцій під час конвенційної сертифікації суден України, що затверджена Наказом Міністерства Інфраструктури України #43 від 24 01.2013р.

4. Балобанов О.О., Кулієв А.Ю. Міжнародно-правове регулювання безпеки на морському транспорті. Навчальний посібник. - О.: вид. ОНМУ, 2012р., -132 с.

**Boyko Inna**

*candidate of Science in Public Policy,  
Associate Professor at the Maritime Law Department  
of the National University 'Odessa Maritime Academy' (Ukraine)*

## **FULL-SCALE MILITARY INVASION OF THE RUSSIAN FEDERATION INTO UKRAINE AS A CHALLENGE FOR INTERNATIONAL LAW**

There are many challenges for modern international law. I focus on two unresolved issues:

1) regarding the legality of the Russian Federation's acquisition of UN membership;

2) regarding the status of "historic inland waters" of the Sea of Azov and the Kerch Strait.

I combine these issues because they are not only directly related to the aggression of the Russian Federation against Ukraine, but also these issues can only be resolved by making changes to the UN Charter and the ICJ Statute.

I. The question of the legality of the Russian Federation's acquisition of UN membership

The legal basis for Russia's obtaining a seat in the UN is the Decision of the Council of Heads of State of the Commonwealth of Independent States of December 21, 1991, signed and ratified by 11 states (Azerbaijan, Belarus, Armenia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Russia, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan, Ukraine) [1]. These states supported Russia in continuing the USSR's membership in the UN, including permanent membership in the Security Council, and other international organizations. The decision can be considered legitimate, since it is supported by more than half of the 15 states formed as a result of the collapse of the USSR. If part of the states denounces this decision, then its legitimacy, as well as the powers of the Russian Federation in the UN Security Council, can be questioned.

The provisions of Article 24 of the UN Charter provide for the criteria and procedures for membership [2]. The examples of the former Yugoslavia and Czechoslovakia prove that such procedures are obligatory for states created on the basis of former UN members. The example of Czechoslovakia reflects the legal path that Russia had to take after the liquidation of the USSR. On 10 December 1992, the Permanent Representative of the Czech Republic to the United Nations informed the Secretary-General of the United Nations that this State, which had been a Member of the United Nations since 1945, would cease to exist on 31 December 1992. The Czech Republic and the Slovak Republic have applied for admission to the United Nations. On the recommendation of the Security Council, the General Assembly adopted a resolution accepting them as members of the organization. On January 19, 1993, the Czech Republic and Slovakia became members of the United Nations. The Socialist Federal Republic of Yugoslavia broke up in 1992 into Bosnia and Herzegovina, Slovenia, the Republic of Croatia and the Federal Republic of Yugoslavia. Each of these countries has gone through the process of admission to the UN in accordance with the provisions of the UN Charter. The newly formed Federal Republic of Yugoslavia wanted to follow the path of the Russian Federation and declare itself the legal successor of the SFRY but was refused. On November 1, 2000, the Republic became a member of the UN in the manner prescribed by the Charter.

In accordance with Article 23(1) of the Charter, the Security Council shall be composed of fifteen Members of the Organization. The Republic of China, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America are permanent members of the Security Council.

The Republic of China was a founding member of the UN and a member of the Security Council. The People's Republic of China, established in 1949, insisted that it was a legitimate member of the UN Security Council. In those years, a state called the "Republic of China" was located in Taiwan. The recognition of the People's Republic of China as a member of the UN Security Council is a precedent that the Russian Federation used in 1991 to join the UN Security Council. However, there is a difference: in order to confirm the succession, it took more than twenty years for the adoption by the General Assembly of the resolution 'Restoration of the legitimate rights of the PRC in the United Nations.'

According to Article 6 of the Charter, 'If a Member of the Organization systematically violates the principles set forth in this Charter, it may be expelled from the UN by the General Assembly on the recommendation of the Security Council.' The traditional interpretation of the article does not allow for the exclusion of the Russian Federation, since Russia is abusing its veto power to block Security Council resolutions concerning its own armed aggression.

Justice and legality can only be established by amending the UN Charter. The General Assembly can initiate a special resolution on the need to amend the UN Charter, because among the permanent members of the UN Security Council there is a ‘member’ who systematically violates the principles of maintaining peace and security in the world.

II. Question regarding the status of the ‘historic inland waters’ of the Sea of Azov and the Kerch Strait

The provisions of the Kerch Treaty [3] that the Sea of Azov and the Kerch Strait are “internal waters of Ukraine and the Russian Federation” do not comply with the provisions of the UN Convention on the Law of the Sea 1982 (Articles 8, 10), since internal waters may belong to one state, not two [4]. 36 rounds of negotiations between Ukraine and the Russian Federation, which lasted from October 16, 1996, to March 3, 2011, did not lead to a result, and the Azov-Kerch water area was not delimited by the state maritime border.

Arbitration tribunals established under Annex VII to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) consider cases based on claims of Ukraine against the Russian Federation. Case No. 2017-06 concerns the violation of Ukraine's rights guaranteed by the UNCLOS in the Black and Azov Seas and the Kerch Strait [5]. Case No. 2019-28, concerning the detention of three Ukrainian naval ships and 24 members of their crews [6]. These cases are connected by the issue of the delimitation of maritime spaces in the Sea of Azov, without a fair settlement of which a decision on each of these cases is impossible. According to our observations, it is the precedent practice of international justice bodies that is the tool that should be used when solving the delimitation issue [7].

Therefore, it is time to start the process of making changes to Article 38 of the International Court of Justice Statute regarding the recognition of precedent practice of international courts as a source of international law.

### ***References:***

1. Agreements establishing the Commonwealth of Independent States [https://www.venice.coe.int/webforms/documents/?pdf=CDL\(1994\)054-e](https://www.venice.coe.int/webforms/documents/?pdf=CDL(1994)054-e)
2. United Nations Charter <https://www.un.org/en/about-us/un-charter/full-text>
3. The agreement between Ukraine and the Russian Federation on cooperation in the use of the Sea of Azov and the Kerch Strait ceased to be valid for Ukraine on March 25, 2023
4. United Nations Convention on the Law of the Sea [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

5. PCA Case No. 2017-06: Dispute Concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait (Ukraine v. the Russian Federation) <https://pca-cpa.org/en/cases/149/>

6. PCA Case No. 2019-28: Dispute Concerning the Detention of Ukrainian Naval Vessels and Servicemen (Ukraine v. the Russian Federation) <https://pca-cpa.org/en/cases/229/>

7. ICJ. Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening). Judgment of 11 September 1992. PCA. Arbitration between the Republic of Croatia and the Republic of Slovenia (case № 2012-04). Final Award of 29 June 2017. ICJ. Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening). Judgment of 11 September 1992. Declaration of judge Oda

ICJ. Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania v. Ukraine). Judgment of 3 February 2009, paras. 115-22

ICJ. Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v. Colombia). Judgment of 19 November 2012, paras. 190-93.

ICJ. Maritime Dispute (Peru v. Chile). Judgment of 27 January 2014, para. 180.

**Іванова А.В.**

*к.ю.н., доцент, доцент кафедри морського права  
Національного університету «Одеська морська академія»*

## **АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ СУДНОПЛАВСТВА ПІД ЧАС РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙНИ**

Як глобальна галузь, яка торкається багатьох країн, судноплавство не могло залишитися незачепленим. Загибель людей, втрата суден, збої в торгівлі, посилення санкцій і зростаючі витрати - це лише деякі з несприятливих наслідків, які російське збройне вторгнення в Україну створило для судноплавної галузі.

Найбільший вплив війни відобразився на судна, що працюють у Чорному морі. Великі порти України, у тому числі порт Одеса, були закриті через блокаду Чорного моря. Тим часом сотні суден опинилися в пастці в портах, а тисячі екіпажів зіткнулися з невизначеним майбутнім, не маючи можливості покинути судно або повернутися додому. Першим очевидним наслідком збройного вторгнення росії в Україну, для судноплавства, стала серйозна та безпосередня загроза безпеці екіпажів торговельних суден та суден, які працюють у Чорному морі. Протягом першого місяця збройного вторгнення росії в Україну в українських портах і на Чорному морі було атаковано не

менше восьми торгових суден, внаслідок чого загинули моряки. Вантажне судно під прапором Бангладеш зазнало нападу в українському порту Олівія, внаслідок чого загинув один із членів екіпажу.

Крім того, слід мати на увазі, що росія є великим експортером нафти та природного газу в різні країни. Але різні торгові обмеження та проблеми з логістикою палива після збройного вторгнення росії в Україну призвели до зростання цін на пальне. Як і очікувалося, більш високі витрати на енергію також призвели до підвищення цін на бункерне паливо, що призвело до збільшення вартості доставки для всіх секторів морського транспорту.

Але слід зазначити, що Європейський союз має намір ще більше ускладнити росії обхід санкцій, та готує 11 пакет обмежень, пише Bloomberg [1].

Заборона на транзит буде поширюватися на численні технології та інші товари, зокрема на кілька типів транспортних засобів, але, за пропозиціями, не усім товарам буде заборонено транзит через росію у треті країни. Так, за словами джерел агентства Bloomberg, під санкції потраплять танкери і судна без навігаційних систем, що дозволяють відстежувати їхнє переміщення. Пакет буде спрямований на те, щоб закрити обхід існуючих обмежень, в тому числі «руками» компаній з третіх країн. У звіті Конференції ООН з торгівлі та розвитку йдеться мова про те, що до кінця травня 2022 року середня світова ціна на мазут із дуже низьким вмістом сірки зросла на шістьдесят чотири відсотки порівняно з початком року. Наслідки цієї тенденції не обмежуються лише судноплавством, оскільки ці підвищені витрати означають вищі ціни споживачам, що загрожує збільшити прірву бідності.

В умовах суворих екологічних норм щодо попередження забруднення Світового океану, а також постійно зростаючих цін на основні види енергоресурсів та значної зовнішньоекономічної залежності від постачальників енергоносіїв енергозбереження та енергоефективність набувають особливої актуальності для загального підвищення економічної ефективності транспорту, зменшення його негативного впливу на навколишнє природне середовище, забезпечення високих соціальних стандартів транспортних послуг [2, с. 83]. Енергетична криза, що виникла під час російсько-української війни внаслідок розширеної заборони на російську нафту, призвела до зростання вартості та доступності бункерного палива.

У цьому скрутному становищі реальну допомогу судноплавній галузі може надати перехід на альтернативні види палива, такі як аміак, водень або природний газ в зрідженому стані швидше, ніж очікувалося. Наприклад, у той час як судноплавна галузь активно вивчає всі можливі варіанти скорочення

викидів на тлі зростання цін на паливо, ядерна енергетика, схоже, відновлює свої позиції в дебатах про декарбонізацію.

Необхідно зазначити значну роль безпечного транспортування зерна і продуктів харчування з українських портів - як інструменту протидії світовій гуманітарній кризі під час російсько-української війни. Україна та росія разом узяті були експортерами майже дванадцяти відсотків харчових калорій у світі. До російсько-української війни Україна експортувала понад дев'яносто відсотків своєї сільськогосподарської продукції, близько шість мільйонів тонн на місяць через Чорне море. Оскільки в ході збройного нападу росії в Україну постраждали комерційні судна, операторам довелося перенаправити вантажний транспорт та відхилити судна. Великі судноплавні компанії, пославшись на непередбачувані операційні наслідки, призупинили перевезення в Україну та росію. Важливі судноплавні шляхи у Чорному морі, були заблоковані, що створило серйозні ризики для глобальної продовольчої безпеки.

На сьогоднішній день, світовий досвід демонструє невизначеність у морському страхуванні та юридичних питаннях щодо відшкодування збитків. Поліси морського страхування зазвичай виключають захоплення суден або фізичні збитки, викликані війною або ворожими діями, наприклад, збитки від морських мін або напади на судна. І хоча страховики повинні будуть дотримуватися чинних контрактів до їх продовження, деякі претензії мають бути відхилені відповідно до застережень про санкції та війну. Це означає, що війна в Україні викликає загальну невизначеність і юридичні питання щодо політики, що стосується відшкодування збитків відносно суден, фрахту і вантажу. Крім того, збої в логістиці та портових операціях, руйнування інфраструктури, а також торговельні обмеження збільшили вартість морського страхування.

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

1. EU Set to Propose Banning Many Goods From Transiting Via Russia URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-04-22/eu-set-to-propose-banning-many-goods-from-transiting-via-russia?srnd=premium-europe>

2. Радченко О.Р. Передумови використання на водному транспорті екологічного альтернативного палива. *Економіка та управління підприємствами*. Випуск № 5(79). 2020. С. 82-89.

**Костиця О.В.**

*к.ю.н., доцент,*

*доцент кафедри морського права*

*Національного університету «Одеська морська академія»*

## **ПРАВОВИЙ АСПЕКТ ВСТАНОВЛЕННЯ КОРИДОРІВ БЕЗПЕКИ ТА ШЛЯХІВ РУХУ СУДЕН У ПІВНІЧНО-ЗАХІДНІЙ ЧАСТИНІ ЧОРНОГО МОРЯ ПІД ЧАС ВІЙНИ В УКРАЇНІ**

Через військові дії російської федерації Чорне та Азовське моря стали одними з найбільш небезпечних на планеті. Про це заявив Президент України Володимир Зеленський під час відеозвернення до українського народу та мірової спільноти [1].

Актуальність теми встановлення нових коридорів безпеки та шляхів руху суден у північно-західній частині Чорного моря, під час війни з росією, полягає в тому, що основним напрямом морської агресії росії став цивільний, торговельний флот. Щоб заблокувати торгівлю з Україною, окупанти розстрілювали іноземні кораблі в українських портах, а потім замінували експортні морські коридори. Це несе небезпеку не лише Україні, а й чорноморським державам НАТО – Туреччині, Румунії, Болгарії [2]. Тому встановлення нових коридорів безпеки для торговельних суден у північно-західній частині Чорного моря стало дуже актуальним питанням, розв'язання якого дало змогу не припиняти ланцюжки постачання товарів морським шляхом.

Деякі правові аспекти правової регламентації встановлення коридорів безпеки та шляхів руху суден прибережною державою у своїх працях розглядали Т.В. Аверочкіна, А.В. Іванова, Т. Устименко.

Україна є суверенною та незалежною, демократичною, соціальною, правовою державою. Це найперше, з чого варто починати розмову, і це зазначено у статті 1 вітчизняної Конституції. А стаття 2 декларує, що суверенітет України поширюється на всю її територію, яка в межах чинного кордону є цілісною та недоторканою [3].

Конвенція ООН з морського права 1982 р. у статті 2 визначає, що «суверенітет прибережної держави поширюється за межами її сухопутної території і внутрішніх вод, а у випадку держави-архіпелагу – її архіпелажних вод, на прилеглий морський пояс, що називається територіальним морем» [4].

Відповідно до положень статті 22 Конвенції ООН по морському праву 1982 року прибережна держава у разі необхідності і з урахуванням безпеки судноплавства може вимагати від іноземних суден, що здійснюють право



мирного проходу через її територіальне море, користуватися такими морськими коридорами і схемами поділу руху, які вона може встановити або приписати для регулювання проходу суден [5].

Встановлюючи морські коридори і наказуючи схеми поділу руху відповідно до цієї статті, прибережна держава бере до уваги:

- рекомендації компетентної міжнародної організації;
- будь-які шляхи, які зазвичай використовуються для міжнародного судноплавства;
- особливі характеристики конкретних суден і шляхів;
- інтенсивність руху суден.

Норми в галузі забезпечення безпеки мореплавства містять обов'язок розповсюджувати інформацію, що має відношення до руху суден, обов'язок здійснювати приписи систем управління рухом суден і правила плавання і маневрування (схеми поділу руху, морські коридори та ін.) виключно у відповідності до правової класифікації морських просторів, що міститься в міжнародному морському праві [6, с. 26].

Ще до початку повномасштабної війни, 13 лютого 2022 року за дорученням Міністерства інфраструктури України Держгідрографія провела позапланові проміри глибин для уточнення характеру та структури рельєфу дна в Північно-західній частині Чорного моря [7].

Через небезпеку плавання на підходах до морських портів Одеської затоки торговельним суднам було рекомендовано використовувати морський коридор у районі Дністровської банки, що було оголошено ПРИП України 60/22 (прибережне попередження, яке доводиться до мореплавців у морському регіон) з можливим коридором для проходу суден [8].

Наразі ДУ "Держгідрографія" у відповідь на поточні виклики та загрози продовжує оперативно виконувати покладені на неї обов'язки і забезпечувати безпеку судноплавства у своїй зоні відповідальності.

Також за результатами 106-ї сесії Комітету з безпеки на морі, ІМО підтримала пропозицію України щодо внесення змін до наявних систем розподілу руху "Підходи до портів Одеса та Іллічівськ" і "Між портами Одеса та Іллічівськ" шляхом об'єднання їх у єдину систему розподілу руху "Підходи до портів Чорноморськ, Одеса та Південний" [9].

Ухвалені зміни враховують рекомендації щодо установаження шляхів руху суден, надані Консультативною місією ІМО, яка відвідала Україну в 2019 році за результатами обов'язкового аудиту України ІМО.

Зміни до СРР «Підходи до портів Чорноморськ, Одеса та Південний» будуть введені в дію через шість місяців з моменту їх прийняття Комітетом з безпеки на морі ІМО, тобто з 01 червня 2023 року.

Метою встановлення шляхів руху суден є підвищення безпеки мореплавання в районах сходження шляхів і в районах, де інтенсивність руху дуже велика або де свобода руху суден ускладнена стисненістю морського простору, наявністю навігаційних небезпек, обмеженими глибинами або несприятливими метеорологічними умовами.

Системи встановлення шляхів руху суден сприяють безпеці людського життя на морі, безпеки та ефективності судноплавства і захисту морського середовища від забруднення. Також системи встановлених шляхів можуть бути як рекомендованими до використання так і їм може бути надано обов'язковий характер для усіх суден, якщо ці системи прийняті і введені в дію відповідно до керівництв і критеріїв, вироблених Міжнародною морською організацією.

Глава V/10 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі вказує, що судно зобов'язано використовувати обов'язкову систему встановлення шляхів, прийняту ІМО [10].

Згідно з Кодексом про здійснення документів ІМО, та глави XIII СОЛАС - 74 до функцій прибережних держав також входять послуги радіозв'язку, метеорологічні служби та попередження, служби пошуку і рятування, гідрографічні служби, встановлення шляхів руху суден, системи судових повідомлень, служби руху суден, засоби навігаційного огороження.

Таким чином, перекриваючи рекомендовані морські шляхи, російська федерація практично унеможливила свободу судноплавства у зазначеному районі та можливість суден вільно заходити до морських портів України, що є порушенням Конвенції ООН з морського права 1982 року.

Встановлюючи морські коридори і наказуючи схеми поділу руху, відповідно до вимог Конвенції ООН з морського права 1982 року, Україна, як прибережна держава, керувалася рекомендаціями щодо установаження шляхів руху суден, які надала Консультативна місія ІМО.

Встановлення коридорів безпеки та шляхів руху суден у Південно-західному регіоні Чорного моря дасть змогу підвищити безпеку мореплавства та не припинити постачання товарів морським шляхом у період війни в Україні.

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

1. Чорне та Азовське моря через рф стали одними з найнебезпечніших на планеті. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-crimea/3457982-corne-ta-azovske-mora-cerez-rf-stali-odnimi-z-najnebezpecnisih-na-planeti-zelenskij.html>
2. С. Сидоренко, А. Клименко. Морський бій навколо України: як НАТО може допомогти здолати агресора на воді. URL: <https://www.euointegration.com.ua/articles/2022/03/23/7136496/>

3. Б. Устименко, Т. Устименко. Тимчасово заборонений морський район в територіальних водах України навколо окупованого Криму. URL: <https://www.blackseanews.net/read/159881>
4. Аверочкіна Т. В. Деякі аспекти здійснення адміністративної юрисдикції України в морських просторах. URL: <https://blog.interlegal.com.ua/deyaki-aspekti-zdijsnennya-administrativno-yurisdiksi-ukra-ni-v-morskix-prostorax>
5. Конвенція Організації Об'єднаних Націй По Морському Праву. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU82K23R>
6. Іванова А.В. Діяльність України у забезпеченні впровадження міжнародних норм у сфері рятування на морі. *Lex portus*. 2018. № 2 (10). С. 21-30.
7. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. Незаконне блокування чорноморських портів: завершуються роботи щодо визначення морського коридору для безпечного плавання суден. URL: <https://www.facebook.com/100064745704510/posts/310788797755975/>
8. Держгідрографія проводить заміри у Чорному морі, аби перевірити рельєф та глибину ділянки у Північно-західній частині через обмеження навігації Росією. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-crimea/3403197-derzgidrografia-sukaе-u-mori-slahi-abi-uniknuti-blokadi-portiv-odeskoi-zatoki.html>
9. Пропозицію України щодо внесення змін до системи розподілу руху «Підходи до портів Чорноморськ, Одеса та Південний» ухвалено 106 сесією Комітету з безпеки на морі Міжнародної морської організації! URL: <https://marad.gov.ua/ua/news/propoziciyu-ukrayini-shchodo-vnesennya-zmin-do-sistemi-rozpodilu-ruhu-pidhodi-do-portiv-chornomorsk-odesa-ta-pivdennij>
10. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_251#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_251#Text)

**Краснікова О.В.**

*к.ю.н., доцент, доцент*

*кафедри морського права НУ «ОМА»*

## **НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ УКРАЇНОЮ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ В ГАЛУЗІ МОРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

Сьогодні особливої актуальності набуває питання теоретико-правового обґрунтування процесів зближення законодавства України у сфері послуг з міжнародних морських перевезень та перевезень внутрішніми водними шляхами з нормами та стандартами ЄС. Для інтеграції у внутрішній ринок

Євросоюзу необхідно підвищити якість надання транспортних послуг, побороти корупцію та забезпечити створення рівних умов для надання транспортних послуг суб'єктами господарювання. Таки високі цілі наша держава ставить перед собою на шляху до повноправного членства у міжнародному європейському співтоваристві.

Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами (далі Угода про асоціацію) була підписана у 2014 році та набрала чинності з 1 вересня 2017 року. У документі у Главі 7 («Транспорт») Розділу V («Економічне та галузеве співробітництво») проголошено, що Сторони будуть розширювати та зміцнювати співробітництво для «...сприяння розвитку стабільних транспортних систем, ...здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності й оперативної сумісності транспортних систем, ...посилення основних транспортних зв'язків між територіями Сторін» (ст. 367). Метою співробітництва в рамках Угоди визначено «...сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди...» (ст. 368).

Для того, щоб покращити рух пасажирів та вантажів, збільшити транспортні потоки між Україною та країнами ЄС, пропонується усунути існуючі адміністративні, технічні та прикордонні перешкоди, зокрема спростити процедури перетину кордону і модернізувати інфраструктуру на головних транспортних осях, що з'єднують Сторони (п.2 ст.368) [1].

Для гармонізації законодавства України с правом ЄС в галузі транспорту у 2018 році Розпорядженням уряду схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року (далі – Стратегія). Документ стосується запровадження Угоди про асоціацію, тому реалізація Стратегії буде допомагати наближенню України до Європейського Союзу. Головним завданням Стратегії є адаптація національного законодавства до законодавства ЄС, а це в свою чергу буде сприятиме лібералізації та взаємному доступу на ринки України та Європейського Союзу. Створення в нашій державі ефективного, безпечно функціонуючого транспортного комплексу, який повинен бути інтегрований до світової транспортної мережі, а також «...задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки» визначено як пріоритети Стратегії [2].

Щодо морського транспорту Угодою про асоціацію, зокрема статтею 135 («Міжнародний морський транспорт», Підрозділу 7 («Транспортні послуги»)),

Частини 5 («Нормативно-правова база»), на Сторони покладено зобов'язання надати суднам під їх прапорами режим найбільшого сприяння на взаємній основі, а також зробити для перевізників кожної із Сторін доступними на недискримінаційних та обґрунтованих засадах послуги у морських портах, а саме: буксирування та допомогу при буксируванні, лоцманську проводку, послуги капітана порту, навігаційну допомогу, послуги аварійно-ремонтної майстерні, якірну стоянку та інші. Цікавим є п.9 названої статті, якій вказує на те, що Сторони повинні дозволяти перевізникам іншої Сторони надавати послуги з перевезення у внутрішніх водних шляхах одна одній. Враховуючи загальну умову про спрощення адміністративних процедур та необхідність обґрунтованості формування тарифів, таке зобов'язання може виявитися перепорою для досягнення визначених в Угоді цілей в сфері морських транспортних послуг.

Додатком XXXII до аналізованої Угоди про асоціацію передбачено зобов'язання України в обумовлені терміни, які встановлені для кожної директиви чи регламенту окремо, наблизити своє законодавство в транспортній галузі до законодавства ЄС, зокрема впровадженням положень вказаних у Додатку документів. Директиви та регламенти щодо морського транспорту визначають: загальні правила і стандарти для організацій з інспектування та огляду суден, а також відповідної діяльності морських адміністрацій; положення стосовно відповідності вимогам держави прапору, стосовно контролю державою порту; відповідальність пасажирських перевізників морем у разі морських аварійних подій. Окремі директиви засновують систему Співтовариства з нагляду за рухом суден і інформування; правила та стандарти безпеки для пасажирських суден; правила про систему обов'язкового огляду для безпечного функціонування регулярних перевезень поромами типу ро-ро та швидкісними пасажирськими суднами; встановлюють правила про особливі вимоги до остійності пасажирських суден типу ро-ро. З огляду на важливість правил в сфері безпеки для пасажирських суден, директивні положення повинні бути впроваджені в менші терміни (3-4 роки), ніж правила щодо організації огляду, контролю та інспектування суден (для них передбачений термін у 5-6 років) [3].

Окремі дві директиви та регламент, вказані у Додатку XXXII, стосуються нафтових танкерів, балкерів та екіпажу суден, правила яких встановлюють гармонізовані вимоги і процедури безпечного завантаження і розвантаження балкерів; вимоги про мінімальний рівень підготовки моряків; про прискорення запровадження вимог про подвійний корпус або еквівалентну конструкцію для нафтоналивних однокорпусних суден. Строки виконання Україною

зобов'язання щодо виведення з експлуатації нафтоналивних однокорпусних суден пов'язані з графіком, якій визначений у МАРПОРЛ-73.

Для імплементації положень Угоди про асоціацію у сфері морського транспорту Україна ухвалила низку нормативних актів, зокрема розпорядженням КМУ від 11.11.2017 № 747-р схвалено Стратегію імплементації положень директив та регламентів ЄС у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожня карта») та затверджено План заходів з імплементації положень директив та регламентів ЄС у вказаній сфері (далі – Стратегія імплементації та План заходів). Оскільки Україна істотно втратила позиції морської держави, до того ж перевезення українськими суднами не відповідають загальносвітовим тенденціям, а також відсутні економічні стимули для реєстрації суден під Прапором нашої держави, Стратегія імплементації визначила створення сучасного правового поля та приведення національного законодавства у відповідність з міжнародними стандартами судноплавства як важливий чинник повернення України на світовий ринок перевезень водними шляхами. Таке становище стане привабливим для інвестицій, які мають важливу роль у покращенні економіки. У короткостроковій перспективі інвестиції у транспортну сферу сприяють створенню необхідних робочих місць та зміцнюють основу економіки в довгостроковій перспективі. Планом заходів передбачено розроблення та прийняття нормативно-правових актів Мінінфраструктури або розроблення та внесення на розгляд КМУ проектів законодавчих актів стосовно питань, визначених директивами і регламентами; проведення навчання та підвищення кваліфікації інспекторів з контролю суден державою прапора та персоналу, відповідального за забезпечення безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах; проведення аудиту національного класифікаційного товариства (ДП «Класифікаційне товариство «Регістр судноплавства України»); створення комплексної інтегрованої бази даних українських торговельних суден, у тому числі риболовних, яка буде відкритою для використання учасниками світового ринку торговельного мореплавства; створення програмного забезпечення для друку та ведення реєстру свідоцтв капітанів (судноводіїв) та членів екіпажів суден внутрішнього плавання із залученням технічної допомоги ЄС та інші заходи [4].

Однак, з початком повномасштабного вторгнення РФ формати співпраці нашої держави з ЄС, які склалися до війни, було переорієнтовано для задоволення потреб воєнного часу. Відсутність конкуренції з боку морського транспорту у зв'язку з блокадою країною-агресором морських портів України потягло за собою збільшення тарифів на перевезення вантажівками по автошляхам. До війни один із фінансових проєктів Євросоюзу, спрямований на

підтримку українських громад на шляху до політичних реформ із децентралізації та регіонального розвитку, зараз збирає інформацію про гуманітарні потреби для українців та розподіляє надану допомогу від держав-членів ЄС.

Сьогодні, у важкі часи для України, відносини з ЄС набувають все більшої пріоритетності та актуальності у зовнішній політиці. Україна як держава з величезним транзитним потенціалом у перспективі може мати значні вигоди від участі у загальноєвропейській транспортній мережі. Ключову роль у її розвитку відіграє морський та річковий транспорт як найдешевший, і він ще довгі роки відіграватиме стратегічно важливу роль у зовнішній торгівлі не лише України, а й інших країн. У розвитку морської та річкової торгівлі та ліквідації існуючих бар'єрів однаково зацікавлені обидві сторони. Тому співпраця у сфері судноплавства є невід'ємною складовою взаємовідносин між Україною та Європейськими Співтовариствами.

#### **Список використаних джерел:**

1. Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, ратифікована Законом України від 16.09.2014 р. № 1678-VII. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text)

2. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text>; Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження КМУ від 07 квітня 2021 р. № 321-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/321-2021-p#Text>

3. Додаток XXXII до Угоди про асоціацію. URL: [https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/ugoda-pro-asociaciyu/32\\_Annex.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/ugoda-pro-asociaciyu/32_Annex.pdf)

Стратегія імплементації положень директив та регламентів ЄС у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожня карта») та План заходів з імплементації положень директив та регламентів ЄС у сфері міжнародного морського та внутрішнього транспорту: Розпорядження КМУ від 11.11.2017 № 747-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/747-2017-p#Text>

**Палько В.І.**

*к.ю.н., доцент*

*доцент кафедри загальноправових дисциплін*

*Національного університету «Одеська морська академія»*

## **ПІДСТАВИ ВИЇЗДУ МОРЯКІВ ЗА МЕЖІ УКРАЇНИ ПІД ЧАС ДІЇ ВОЄННОГО СТАНУ**

Збройна агресія російської федерації та її безпідставне повномасштабне вторгнення на територію України змусили весь державний апарат і суспільство в цілому перейти до оперативного функціонування в умовах правового режиму воєнного стану.

В Україні згідно Указу Президента України №64/2022 «Про введення воєнного стану в Україні», затвердженого Законом України № 2102-IX від 24 лютого 2022 року, з 24 лютого 2022 року введено воєнний стан в Україні відповідно до п.3 З. у зв'язку із введенням в Україні воєнного стану тимчасово, на період дії правового режиму воєнного стану, можуть обмежуватися конституційні права і свободи людини і громадянина, передбачені статтями 30 – 34, 38, 39, 41 – 44, 53 Конституції України, а також вводиться тимчасові обмеження прав і законних інтересів юридичних осіб в межах та обсязі, що необхідні для забезпечення можливості запровадження та здійснення заходів правового режиму воєнного стану, які передбачені частиною першою статті 8 Закону України "Про правовий режим воєнного стану" [1].

Та, на жаль, війна ще триває. Тож воєнний стан Указом Президента України «Про продовження строку дії воєнного стану в Україні» від 1 травня 2023 року № 254/2023 продовжений строк дії воєнного стану в Україні з 05 години 30 хвилин 20 травня 2023 року строком на 90 діб[2].

З початком дії воєнного стану в Україні моряки дістатися до свого судна і вирушити в рейс вони не могли.

18 травня на сайті Президента України з'явилась петиція «Про надання морякам дозволу на виїзд закордон».

2 вересня 2022 року Президент України Зеленський В.О. звернувся до Прем'єр-міністра Шмигала Д.А. з проханням опрацювати порушене в електронній петиції питання, розміщену на вебсайті Офіційного інтернет-представництва Президента України 8 липня 2022 року електронну петицію Ю.Кравченко "Щодо надання особливого статусу громадянам України, які є працівниками морського транспорту (морьякам), в тому числі морьякам внутрішніх вод, на перетин державного кордону України (виїзд з України) в період проведення загальної мобілізації відповідно до Указу Президента



України від 24 лютого 2022 року № 65/2022 "Про загальну мобілізацію", затвердженого Законом України від 03.03.2022 № 2105-IX", яку підписали понад 25 тис. осіб [3].

Після тривалих обговорень постановою Кабінету Міністрів України «Про внесення зміни до Правил перетинання державного кордону громадянами України» від 2 вересня 2022 р. № 992 були визначені підстави виїзду моряків за межі України [4].

Відповідно до пункту 2-12. Правил перетинання державного кордону громадянами України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 27 січня 1995 р. № 57 у разі введення на території України воєнного стану громадяни України чоловічої статі віком від 18 до 60 років мають право перетинати державний кордон України, якщо вони прямують для роботи на морських суднах, суднах внутрішнього плавання у складі екіпажів таких суден або для проходження практичної підготовки на суднах.

Для перетину державного кордону України такі особи повинні надати такі документи:

1) курсанти закладів освіти:

- посвідчення особи моряка;
- довідку від закладу освіти щодо направлення курсанта для проходження практичної підготовки на судні під українським або іноземним прапором;
- військово-облікові документи з відповідними відмітками районного (об'єднаного районного), міського (районного у містах, об'єднаного міського) територіального центру комплектування та соціальної підтримки;

2) особи, які прямують для роботи на суднах у складі екіпажів суден, що здійснюють рейси до/з морських портів України, та які здобули відповідну освіту та кваліфікацію до 24 лютого 2022 р., і випускники закладів освіти, які завершили навчання у період воєнного стану:

- посвідчення особи моряка;
- суднову роль (список осіб суднового екіпажу) (crew list);
- підтвердження від Адміністрації судноплавства про отримання копій освітніх і кваліфікаційних документів;

3) інші особи, які прямують для роботи на морських суднах, суднах внутрішнього плавання у складі екіпажів таких суден та які здобули відповідну освіту та кваліфікацію до 24 лютого 2022 р., і випускники закладів освіти, які завершили навчання у період воєнного стану:

- посвідчення особи моряка;
- підтвердження від Адміністрації судноплавства про отримання копій освітніх і кваліфікаційних документів;

-військово-облікові документи з відповідними відмітками районного (об'єднаного районного), міського (районного у містах, об'єднаного міського) територіального центру комплектування та соціальної підтримки.

Особи, зазначені у підпункті 3 цього пункту, під час перетину державного кордону України повинні мати трудовий договір (контракт) для роботи на морському судні, судні внутрішнього плавання або лист від судовласника, оператора судна про намір укласти з громадянином України трудовий договір (контракт) для роботи на морському судні, судні внутрішнього плавання.

Адміністрація судноплавства у дводенний строк з моменту отримання завірених копій документів від осіб, зазначених в абзаці першому цього пункту (крім курсантів закладів освіти), видає таким особам підтвердження про отримання копій освітніх і кваліфікаційних документів у довільній формі за підписом Голови Адміністрації судноплавства або його заступника, яке містить гербову печатку або на яке накладено кваліфікований електронний підпис.

Особи, зазначені у підпункті 3 цього пункту, після отримання від Адміністрації судноплавства підтвердження про отримання копій освітніх і кваліфікаційних документів, а також особи, зазначені у підпункті 1 цього пункту, які досягли віку від 18 до 60 років та отримали довідку від закладу освіти щодо направлення курсанта для проходження практичної підготовки на судні під українським або іноземним прапором, зобов'язані особисто в семиденний строк повідомити відповідним органам, де вони перебувають на військовому обліку, та отримати дозвіл на виїзд з місця проживання від керівника відповідного районного (міського) територіального центру комплектування та соціальної підтримки (військовозобов'язані та резервісти СБУ, Служби зовнішньої розвідки України - дозвіл відповідного керівника) для пред'явлення уповноваженим службовим особам Держприкордонслужби під час перетину кордону.

Особи, зазначені в абзаці першому цього пункту, можуть безперервно перебувати за кордоном не більше строку дії трудового договору (контракту).

Отже, українські моряки в установленому порядку можуть безперешкодно виїжджати за межі України.

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

1. Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24 лютого 2022 року №64/2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022#Text>.

2. Про продовження строку дії воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 1 травня 2023 року № 254/2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254/2023#n2>.

3. Відповідь Президента України на електронну петицію № 22/137864-еп "Щодо надання особливого статусу громадянам України, які є працівниками морського транспорту (морякам), в тому числі морякам внутрішніх вод, на перетин державного кордону України (виїзд з України) в період проведення загальної мобілізації відповідно до Указу Президента України від 24 лютого 2022 року № 65/2022 "Про загальну мобілізацію", затвердженого Законом України від 03.03.2022 № 2105-IX", розміщену на веб-сайті Офіційного інтернет-представництва Президента України. URL: <https://petition.president.gov.ua/petition/137864>.

4. Про внесення зміни до Правил перетинання державного кордону громадянами України: Постанова Кабінету Міністрів України від 2 вересня 2022 р. № 992. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/992-2022-%D0%BF#n11>

*Переверзева О.С.*

*к.ю.н., старший науковий співробітник  
відділу міжнародного права  
та порівняльного правознавства  
Інституту держави і права  
ім. В. М. Корецького НАН України*

## **ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА ПІД ЧАС ЗБРОЙНИХ КОНФЛІКТІВ**

Потреба охорони морського середовища посилюється через військово-технічний прогрес і військовий потенціал деяких держав світу, що може спричинити значну шкоду. В результаті це призводить до руйнівного впливу на довкілля, в тому числі в спосіб забруднення морських просторів, атмосферного повітря. Тому, зусилля держав на міжнародній арені не допустити в період збройних конфліктів спричинення шкоди морському середовищу, природному середовищу та цивільному населенню.

Питання, які стосуються відповідальності держав за забруднення морського середовища досліджувалися українськими вченими: Г.О. Анцелевичем, В.Г. Буткевичем, М.М. Гнатовським, В.Н. Денисовим, О.С. Переверзевою, А.Л. Чернявським, Ю.С. Шемшученко та ін.

Проблема міжнародно-правової відповідальності за забруднення морського середовища, а саме, за невиконання міжнародних зобов'язань з охорони морського середовища – складова загальної проблеми міжнародно-правової відповідальності держав та відноситься до інституту міжнародної

відповідальності [1]. Значимість міжнародної відповідальності підкреслювалася на Генеральній Асамблеї ООН.

Військові кораблі Російської Федерації, які в даний час постійно знаходяться у Чорному морі, впливають на екологічну ситуацію Чорного та Азовського морів. Це пов'язано із: маневруванням суден, з ракетним паливом, що скидають в море із військових кораблів, з уламками ракет в морі, з речовинами, що виділяються з хімічних боєприпасів, затоплених у морі, з радіочастотами, які позначаються на дельфінах.

Необхідність вживати спільні заходи держав щодо оцінки екологічних наслідків забруднення, що є результатом скидання хімічних боєприпасів у море, та щодо поширення інформації прямо визнається Генеральною Асамблеєю ООН з 2010 року, тому числі в Резолюції 71/220 Генеральної Асамблеї ООН. У Резолюції підтверджується Порядок денний у сфері сталого розвитку на період до 2030 року та згадується низка відповідних міжнародних та регіональних інструментів. Крім того, у Резолюції наголошується на важливості підвищення поінформованості про екологічну дію, пов'язану з речовинами, що виділяються з хімічних боєприпасів, затоплених у морі.

Усвідомлення екологічних наслідків пережитків війни на морі зростає [2]. Фактори ризику для навколишнього середовища, пов'язані з пережитками війни на морі, можуть спричинити значні супутні збитки для здоров'я і безпеки людей, особливо моряків і рибалок [3]. Явний зв'язок між загрозою для навколишнього середовища та здоров'ям та безпекою населення був визнаний у низці міжнародно-правових інструментів, і тому було вважалося особливо важливим заохочувати співпрацю між державами та міжнародними організаціями для забезпечення того, щоб пережитки війни на морі не становили небезпеки. Наприклад, військові дії Російської Федерації в Україні на морі призвели до порушення міжнародного гуманітарного права. Балкер "Yasa Jupiter" під прапором Маршаллових островів в районі порту Одеси 24 лютого 2022 року зазнав обстріл російськими ракетами. Судно прямувало з України до Румунії. 25 лютого 2022 року обстріл зазнав танкер-хімовоз «Millennial Spirit», під прапором Молдови, за 12 миль від порту «Південний». Обстріл був здійснений два рази. Два члени екіпажу отримали поранення, а судно зазнало лиха. В даний час судно дрейфує без екіпажу, і це може спричинити екологічну катастрофу на морі відповідно до п.44 Керівництва Сан-Ремо з міжнародного права. Судна, що зазнали нападу, були торговими судами під прапорами нейтральних країн, які не беруть участі у військовому конфлікті. Напади на нейтральні торгові судна заборонені, за винятком випадків, прямо передбачених п. 67 Керівництва Сан-Ремо з міжнародного права щодо здійснення торговими суднами ефективного внеску у військові дії.

Невирішеність проблем міжнародно-правової відповідальності призводить до безкарності міжнародних правопорушень, призводить до дестабілізації міжнародного правопорядку, а тому забезпечення поваги норм міжнародного гуманітарного права є надзвичайно важливим. Варто відмітити, що забезпечення дотримання норм МГП має значну специфіку. Держава несе відповідальність за порушення міжнародного гуманітарного права, які були вчинені усіма гілками влади (законодавчої, виконавчої, судової), фізичними і юридичними особами, що знаходяться під її владою чи контролем [4].

Російська Федерація несе відповідальність за дії своїх військових кораблів, є прямим порушенням норм міжнародного морського права, зокрема Конвенції ООН з морського права 1982 року, яка була ратифікована Федеральним законом Російської Федерації від 26 квітня 1997 року № 30-ФЗ.

Вищенаведеного, Україна, як прибережна держава, чії суверенні права були порушені через збройну агресію Російською Федерацією, повинна використати всі засоби юридичного захисту, що закріплені Конвенцією ООН з морського права 1982 року, щоб відновити свої порушені права, притягнути Російську Федерацію до міжнародної відповідальності та зобов'язати її в повному обсязі відшкодувати шкоду, завдану морській екосистемі.

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

1. М. М. Гнатовський. Відповідальність міжнародно-правова// Українська дипломатична енциклопедія/ Відповідальність міжнародно-правова // Юридична енциклопедія: [у 6 т.] / ред. кол.: Ю. С. Шемшученко (відп. ред.) [та ін.]. - К. : Українська енциклопедія ім. М. П. Бажана, 1998-2004.

2. Резолюції Генеральної Асамблеї 65/149 от 20 грудня 2010 р. і 68/208 від 20 грудня 2013 р. A/68/258. Див. Mensah, «Environmental damages under the Law of the Sea Convention», р. 233.

3. Комісія із захисту морського середовища Балтійського моря (Гельсінська комісія), керівний орган Конвенції із захисту морського середовища району Балтійського моря, видала керівні принципи для рибалок, які стикаються зі скинутими в море хімічними боєприпасами на ранніх етапах. Широкодоступний огляд цієї теми див. Центр вивчення проблем нерозповсюдження ім. Джеймса Мартіна, URL: [www.nonproliferation.org/chemical-weapon-munitions-dumped-at-sea/](http://www.nonproliferation.org/chemical-weapon-munitions-dumped-at-sea/).

4. Громовенко К. В. Міжнародно-правове регулювання збройних конфліктів : навчально-методичний посібник / К. В. Громовенко, М. В. Грушко, К. В. Мануїлова. – Одеса: Видавництво «Юридика», 2023. – 132 с. – (Серія «Навчально-методичні посібники»).

**Півторак Г.Ф.**

*к.ю.н., доцент кафедри морського права  
Національного університету «Одеська морська академія»*

## **ВПЛИВ ЗАБРУДНЕННЯ НАФТОЮ НА ЕКОСИСТЕМУ ЧОРНОГО МОРЯ**

Екосистема Чорного моря постійно піддається антропогенному впливу. В Одеському регіоні, найбільшому на берегах Чорного моря, масштаби антропогенних навантажень на морське середовище значно більше, ніж в інших районах північно-західної частини Чорного моря. Багаторічні та всебічні дослідження Чорного моря показали, що за цілим рядом ознак екосистема Чорного моря перебуває у передкризовому стані, а стан багатьох локальних ділянок прибережної зони й значної частини північно-західної частини Чорного моря діагностується як критичний.

Основною проблемою екологічного стану Чорного моря є антропогенний вплив, який може мати незворотні негативні наслідки. В цілому антропогенний вплив складається з таких факторів як перелов риби (особливо в останні десятиліття), шумове забруднення (геофізична розвідка, бурові роботи, шум гвинтів судів), нафтове забруднення, забруднення отрутохімікатами, побутове забруднення (сміття, каналізаційні стоки [4]).

Головною організацією Міністерства охорони навколишнього природного середовища України в галузі морських екологічних досліджень є Український науковий центр екології моря. В жовтні 2022 року в онлайн форматі відбулася перша Відкрита Міжнародна Конференція «Можливості функціонування природно-заповідного фонду: моніторинг та природоохоронна діяльність» з урахуванням втрат та впливів об'єктів ПЗФ Нижнього Дунаю та Північно-Західного Причорномор'я, в якій взяли участь представники органів влади, наукових установ, громадських об'єднань та різні експерти з України, Грузії, Болгарії, Німеччини, Угорщини, Словенії, Румунії. За даними багаторічного комплексного моніторингу, проведеного організацією, в морській воді, донних відкладах і гідробіонтах Чорного моря, виявлений широкий спектр забруднюючих речовин: різні компоненти нафтового забруднення, хлоровані вуглеводні, токсичні метали [5].

Основним забруднювачем морів, значення якого швидко зростає, є нафта. Цей вид забруднювача потрапляє в море різними шляхами, за даними статистики 45 % нафтового забруднення Світового океану припадає на транспортування, де основними причинами є аварії на нафтових танкерах, інших суднах. Наприклад, у смолистому мазуті вміст 1,2- бензпирена доходить

до 0,0015 %. Таким чином, сумарна кількість тільки одного високотоксичного 1,2 – бензпірена, що потрапила у морське середовище району аварії, склала близько 80 кг [2, с. 151]. Нафта і нафтопродукти є найбільш поширеними забруднювачами морських вод.

Міжнародно – правове регулювання захисту моря від забруднення здійснюється саме за допомогою міжнародних договорів універсального характеру, таких як Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню із суден 1973 р. із протоколом, який змінює її, від 1978 р. (МАРПОЛ 1973/1978/), Конвенції про запобігання забрудненню моря в результаті захоронення відходів та інших матеріалів 1972 р., Конвенції про втручання у відкритому морі на випадок аварій, які загрожують забрудненням нафтою 1969 р., Конвенції про цивільну відповідальність за збитки від забруднення нафтою 1969 р. та ін. [3, с. 76].

Україна є учасником основних конвенцій, в національному законодавстві вони набувають свій подальший розвиток в контексті ресурсних, географічних та економічних особливостей нашої держави. Відносини, пов'язані з користуванням нафтогазоносними надрами, видобутком, транспортуванням, зберіганням та реалізацією нафти, газу та продуктів їх переробки, регулюються Кодексом України про надра, Законом України "Про трубопровідний транспорт", Законом України "Про угоди про розподіл продукції", іншими нормативно-правовими актами, а також Законом України про нафту і газ з питань, пов'язаних з особливостями нафтогазової галузі.

Розробка таких ресурсів характеризується підвищеною вибухо- та пожежонебезпечністю газу, нафти та продуктів їх переробки і необхідністю у зв'язку з цим підтримання надійності та безпеки експлуатації об'єктів нафтогазової галузі. Закон України про нафту і газ визначає основні принципи державної політики в нафтогазовій галузі, зокрема щодо безпеки експлуатації об'єктів нафтогазової галузі. Суб'єкти, які проводять розробку, повинні створити безпечні для працівників і населення умови проведення робіт, пов'язаних з користуванням нафтогазоносними надрами [1] .

Чорноморський басейн є невід'ємною та значущою частиною системи вод Світового океану, на протязі тривалого часу формувалась система захисту вод Світового океану, як на міжнародному рівні, так і в національно – правовому полі держав. На цей час зрозуміло, що тільки співпраця держав на регіональному рівні базуючись на нормах міжнародних договорів надасть можливість ефективному запобігання забруднення моря нафтою.

### ***Список використаних джерел:***

1. Про нафту і газ: Закон України від 12 липня 2001 р. № 3677-VI *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 50. Ст. 262.
2. Бондар А. Н. Міжнародно-правове регулювання протидії забрудненню морів: сучасний стан та перспективи розвитку. *Підприємництво, господарство і право*. 2019р. №12. С. 150 - 153.
3. Шемшученко Ю.С. Охорона морського середовища. Юридична енциклопедія. У 6 томах. Т. 5. П-С. Київ: Видавництво «Українська енциклопедія» імені М.П. Бажана, 2003. С. 104.
4. Chemical characterization of exhaust emissions from selected canadian marine vessels: marine vessels: the case of trace metals and lanthanoids URL: [https://www.protea.ltd.uk/marine?gclid=CjwKCAiA19efBhAkEiwA4ToriqGZweBBmYpSQNFqN1Z-m3J7gbAa2SunsORG10Ni2u6rsdCzY0RABRoCj9YQAvD\\_BwE](https://www.protea.ltd.uk/marine?gclid=CjwKCAiA19efBhAkEiwA4ToriqGZweBBmYpSQNFqN1Z-m3J7gbAa2SunsORG10Ni2u6rsdCzY0RABRoCj9YQAvD_BwE) (дата звернення: 11.02.2023)
5. Український науковий центр екології моря. URL: <http://www.sea.gov.ua/> (дата звернення: 10.01.2023)



## **РОЗДІЛ II. МЕНЕДЖМЕНТ**

**Бабаченко М.В.**

*к.е.н., доцент, доцент кафедри менеджменту та економіки морського транспорту, Національного університету «Одеська морська академія»*

### **УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ОЦІНКИ ПЕРСОНАЛУ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ**

В даний час в усіх галузях діяльності людини зростає увага до вдосконалення системи оцінки персоналу. Оцінка персоналу є невід'ємною частиною кадрового менеджменту у всіх його підсистемах. Застосування системи оцінки персоналу дозволяє визначити значимість співробітників для компанії і стимулювати зміни їх діяльності в кращу сторону. При правильній розробці і проведенні, оцінка персоналу - це ефективний інструмент, який дає змогу виявити слабкі і сильні сторони діяльності працівників, скласти план професійного розвитку, побудувати відкриту корпоративну культуру і довірчі відносини з керівником, підвищити прибутковість підприємства за рахунок більш ефективного кадрового менеджменту. Актуальність проблеми оцінки персоналу в морській транспортній галузі, зокрема плавскладу, стоїть досить гостро. Вона пов'язана з ускладненням виробничої діяльності, зростанням вимог до роботи, розширенням відповідальності за збереження і підтримання навколишнього середовища, підвищенням рівня стресу, так як діяльність плавскладу є високоризиковою, сполученою з високими, часто мінливими навантаженнями в поєднанні з замкненим простором і обмеженим соціумом, і іншими факторами, що вимагають постійної оцінки дій персоналу, як з метою розвитку його потенціалу, так і адекватної винагороди [1]. Також судноплавна галузь знаходиться під впливом чинників, що постійно змінюються, внутрішнього і зовнішнього середовища. Процеси, що відбуваються в світовому торговельному флоті впливають і на кадрове забезпечення цієї сфери. З огляду на наростаючий дефіцит кваліфікованої робочої сили для роботи на морських судах, особливо старших офіцерів, на перший план кадрового менеджменту виходить завдання збереження, розвитку і максимального використання вже наявного в компанії трудового потенціалу. Щоб же найбільш повно використовувати трудовий потенціал підприємства в цілому необхідно виявити, який трудовий потенціал має кожен співробітник, як він змінюється на різних етапах життя, як його виміряти, і які умови необхідні для повної реалізації цього потенціалу.

Механізм комплексної оцінки з елементами компетентнісного підходу доцільно розбити на кілька етапів:

1 етап - оцінка на березі силами фахівців крьюінговою компанією при зверненні в конкретну крьюінгову компанію вперше або при зміні судновласника;

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

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

Розглянемо ці етапи більш детально.

1 етап.

Необхідні вимоги для прийому на роботу члена екіпажу:

1. Освіта за фахом. Пред'явлення документа про освіту, про кваліфікацію або наявність спеціальних знань обов'язково.

2. Повний пакет документів, який включає в себе:

2.1. Паспорт України. При укладенні трудового договору особа, що надходить на роботу, зобов'язана пред'явити роботодавцю паспорт або інший документ, що засвідчує особу.

2.2. Паспорт моряка.

2.3. Робочий диплом. Сертифікат, який видається морякам, підтверджує, що виконуються відповідні вимоги конвенції до підготовки, компетентності або тривалості морської служби.

2.4. Свідоцтва про проходження курсів «Методика боротьби за живучість судна і приватне виживання» Basic Safety Training, «Фахівець з рятувальних шлюпок і плотів» Proficiency in Survival Craft Course, «Надання першої медичної допомоги» Medical First Aid, «Боротьба з пожежею за розширеною програмою» Advanced Fire-fighting.

Необхідно також відзначити, що для роботи на посадах капітана, старшого помічника капітана, другого помічника капітана, третього помічника капітана, а також для роботи на танкерах, танкерах-хімовозах, газозах тощо потрібна наявність ряду спеціальних свідоцтв та сертифікатів.

2.5. Свідоцтво про проходження наркологічного тесту.

2.6. Медична комісія.

3. Вікова орієнтація. Беручи на роботу члена екіпажу, перш за все, враховується вік, з якого допускається укладання трудового договору. Практика крьюінгових компаній показує, що для роботи в морі кандидат повинен бути не молодше 18 років.

4. Усна співбесіда з крьюінг-менеджером. Аналіз результатів попередньої співбесіди може істотно переокреслити всі переваги кандидата і його позитивні

параметри. У разі якщо моряки не вперше вирушає в рейс, процедуру співбесіди він пропускає.

5. Інтерв'ю з механіком або капітаном наставником. Проводиться найчастіше для командного складу, а також таких членів рядового складу, як боцман і донкерман. Необхідно для з'ясування досвіду роботи, практичних навичок і знань.

#### 6. Тестування.

6.1. Marlins Test - міжнародний тест на знання англійської мови для моряків, рекомендований UK MCA [2]. Тестування Marlins можуть проводити лише центри підготовки плавскладу, які мають відповідний сертифікат. Проходження Marlins Test є одним з головних вимог при надходженні на роботу або просуванні по службі в більшості провідних судновласницьких компаніях.

Однак, навіть проведення настільки ретельного відбору не виключає помилок при прийомі на роботу моряка крьюнговою компанією. В результаті моряк прямує на судно, а капітан або старший механік виявляють, що цей фахівець слабкий або його особистісні характеристики не відповідають роботі в море і в команді, і вимагають його списання і заміни.

Отже, потрібно підвищувати надійність оцінки фахівців-моряків. А надійність результатів оцінки та прогнозу багато в чому залежить від таких факторів, як системність аналізу і повнота охоплення компонентів предмета оцінки. Якщо ігнорувати системність аналізу, це може привести до появи недоврахованого компонента дослідження, а в подальшому - до неотримання очікуваного ефекту від роботи конкретного члена екіпажу.

Особливо важлива надійність результатів і, відповідно, їх інтерпретація в умовах реального тривалого рейсу. У зв'язку з цим необхідна подальша оцінка моряків, яка включатиме проходження другого та третього етапів.

#### 2 етап.

Як зазначалося вище, найбільш цінними для компанії-судновласника є члени старшого командного складу. Тому для них і вводиться додаткова перевірка на березі силами компанії-судновласника. З її допомогою вона може оцінити не тільки професійні якості, а й деякі особистісні характеристики. Оцінку пропонується проводити на основі інтерв'ю, яке повинно включати наступні елементи: оцінка зовнішнього вигляду, поведінки і аналіз попередніх контрактів, а також ряд питань. Інтерв'ю проводитимуться крьюнгменеджерами, керівниками департаментів і їх заступниками [3].

Звичайно, силами крьюнговою компанії і компанії-судновласника проводиться поглиблена, детальна діагностика професійних і особистісних

властивостей і потенційних можливостей моряка. Але вона проводиться на березі до того, як моряк відправиться в рейс.

У зв'язку з вищесказаним, на основі досвіду роботи кріюінгових компаній і компаній-судновласників, пропонується ввести 3 етап в комплексну оцінку плавскладу, яку можна проводити на борту судна при завершенні контракту і списанні члена плавскладу або за запитом судновласника. Вона включає в себе основні і значущі характеристики кожного члена екіпажу. Оцінка плавскладу проводиться в табличній формі, де оцінювач може кожному елементу оцінки привласнити рівень (ступінь) її прояви. Всі члени плавскладу повинні оцінюватися з точки зору професіоналізму та особистісних характеристик. Оцінка членів плавскладу проводиться безпосереднім керівником, наприклад, третього механіка, другого механіка повинен оцінювати старший механік, старшого помічника капітана, другого помічника капітана оцінює капітан. Також всіх членів рядового складу палубної команди оцінює капітан, а машинного відділення - старший механік.

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

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

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

1. Возняк Л. С. Психологічні особливості професійної підготовки майбутніх спеціалістів до управлінської діяльності: Автореферат дис. канд. психол. наук. Київ. 2010. 19 с.

2. Поканевич Ю. В. Управління, як складна багатовимірنا категорія. URL: <http://eztuir.ztu.edu.ua/2185/1/44.pdf>.

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

**Бурмака Л.О.**

*старший викладач кафедри менеджменту*

*та економіки морського транспорту*

*Національного університету «Одеська морська академія»*

## **ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК МАРКЕТИНГУ ТА ЛОГІСТИКИ НА ПІДПРИЄМСТВАХ**

Маркетинг та логістика є двома важливими складовими ефективного бізнесу, які взаємодіють між собою, щоб забезпечити успіх компанії на ринку.

Логістика забезпечує ефективне транспортування, зберігання та доставку продукту, тоді як маркетинг досліджує ринок, визначає потреби споживачів та розробляє стратегії для задоволення їх. Маркетинг виконує у цій системі таку функцію, як відстеження визначення попиту, потреб споживачів, тобто намагається знайти відповідь на питання про те, де, коли саме, в якій кількості виникає необхідність наявності продукту. А логістика свого часу забезпечує просування товарів ринку. Таким чином, вийшовши історично на економічний ринок пізніше, логістика розвиває, доповнює область маркетингу, вказуючи споживача, список товарів та послуг, транспорт, постачальників та багато іншого.

Але маркетинг орієнтований на вивчення ринку, рекламу, поведінку клієнта у ситуаціях, що склалися під час купівлі. Логістика перед собою ставить іншу мету: доставка товару в необхідне місце, у потрібний час з мінімальною кількістю витрат [1].

В сучасних ринкових умовах конкуренція між підприємствами зростає швидкими темпами, а ефективне застосування маркетингу та логістики дозволяє пристосовувати виробництво та продаж товарів до вимог ринку для задоволення потреб покупців та на цій основі отримання прибутку. Підприємства повинні розуміти важливість взаємозв'язку маркетингу та логістики, оскільки вони спільно вирішують такі питання як забезпечення якості продукту, зменшення витрат та задоволення потреб клієнтів. Ефективна взаємодія маркетингу та логістики дозволяє підприємствам зменшити витрати та покращити якість продукту, що в свою чергу позитивно впливає на конкурентоспроможність компанії та її прибутковість.

Взаємодія маркетингу та логістики в рамках конкретних підприємств часто розглядається з точки зору, згідно якої логістика сприймається як друга половина маркетингу. Це стає можливим завдяки тому, що зв'язки між цими напрямками діяльності підприємства часто настільки сильно переплетені, що іноді буває важко розділити сфери інтересів цих ключових функцій бізнесу, в тому числі і малого.

Можна виділити наступні галузі взаємодії маркетингу і логістики. По-перше, це ціна, за якою взаємодія відбувається на предмет розробки політики ціноутворення, з урахуванням логістичних витрат.

По-друге, створення системи розподілу. Маркетинг визначає учасників процесу купівлі та продажу, а логістика - учасників просування товарів на ринку збуту.

По-третє - це формування термінально-складської системи. Для даного процесу необхідно визначити обсяги продажів і ринків збуту, а також стратегії складування запасів, кількість складів у мережі, місцезнаходження і систему їх постачання, чим займаються маркетинг і логістика, відповідно.

По-четверте, маркетинг, здійснюючи максимальне задоволення при обслуговуванні клієнтів, взаємодіє з логістикою також в області політики обслуговування клієнтів, де логістика забезпечує гнучкий рівень обслуговування клієнтів, встановлення стандартів обслуговування з урахуванням логістичних витрат [2].

Маркетингом лише формується попит, а логістичними стратегіями він реалізується. Так, логістикою відбивається інтеграція сфери попиту та пропозиції від компанії. Логістика - це широке поняття, оскільки охоплює прогнозування і аналізування ринку. Крім того, потрібно планувати виробництво, закуповувати матеріали та обладнання, забезпечувати контроль якості та постійно вивчати споживчий ринок. При цьому логістика є інструментом для маркетингу і дозволяє йому досягти максимально ефективного результату при невеликій витраті.

Маркетинг та логістика є рівноправними частинами одного цілого - системи реалізації продукції промислового підприємства.

Слід зазначити, як і маркетинг і логістика - це інструменти, при оптимальному і правильному використанні яких підвищується як ефективність системи збуту для підприємства, а й усього підприємства у цілому [3].

Проте все ж таки первинним вважається маркетинг, оскільки саме він дає інформацію про стан ринку та кількість необхідної продукції в тому чи іншому сегменті, а логістика виступає інструментом стратегії маркетингу і сприяє маркетинговій діяльності фірми для отримання максимального результату з мінімальними витратами.

**Список використаних джерел:**

1. Мельник М.В. Взаємодія маркетингу та логістики як складова конкурентоспроможності підприємства. *Економічні науки*. 2017. № 2. С. 133-137.
2. Бондаренко В.М. Формування взаємозв'язків маркетингу та логістики в підприємницькій діяльності. *Ефективна економіка*. № 7. 2015. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4454>
3. Безсмертна О. В., Мороз О. О., Білоконь Т. М., Шварц І. В. Логістика: навчальний посібник . Вінниця : ВНТУ. 2018. 168с.

**Головченко О.М.**

*д.е.н., професор,*

*професор кафедри економічної теорії*

*та підприємництва на морському транспорті*

*Національного університету «Одеська морська академія»*

## **ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ПРИКОРДОННИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ ПЕРЕТВОРЕНЬ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

Аналіз сучасного стану транспортної інфраструктури прикордонних регіонів показує, що вона не відповідає рівню цього етапу розвитку економіки нашої країни, і потребує поліпшення транспортного обслуговування у майбутньому. У цьому зв'язку формування та розвиток транспортної інфраструктури зумовлює необхідність поглибленого дослідження її ролі, місця та впливу на функціонування економічної системи регіону.

В Україні 15 областей мають кордон з іншими державами: Рівненська, Житомирська, Київська, Чернігівська - межують з Білоруссю; Вінницька – з Молдовою; Львівська, з Польщею; Чернігівська, Сумська, Харківська, Луганська, Донецька - з Росією; Івано-Франківська, – з Румунією; Чернівецька - з Молдовою та Румунією, Закарпатська - з Румунією, Словенією та Угорщиною; Волинська – з Білорусією і Польщею, Одеська – з Молдовою і Румунією (це без морських кордонів) і Чернівецька - з Молдовою і Румунією. Тобто Україна межує з 7 державами.

Прикордонні території нашої держави, розташовані у межах транскордонних регіонів, мають особливий політичний, соціальний та економічний статус. Окремо слід відзначити значимість транскордонного впливу на активізацію інвестиційно-інноваційних процесів на прикордонних територіях України. Адже близькість до кордону, особливо з ЄС дає змогу

інтенсифікувати трансфер технологій, забезпечувати належний рівень науково-технічного співробітництва, забезпечувати постійний обмін досвідом між інтелектуальними та навчально-освітніми центрами, залучати кошти в межах програм міжнародної технічної допомоги ЄС на модернізацію інфраструктури прикордонних територій України, розвиток тут інноваційного підприємництва, становлення сучасних інститутів інноваційної економіки [4, с.149].

Але відсутність розвинутої транспортної інфраструктури є найбільш проблемною умовою укріплення економічного потенціалу регіонів і перешкоджає широкому залученню сучасного новітнього виробництва, його технічного та технологічного оновлення, широкого залучення до процесу виробництва ресурсної бази окремих регіонів, посилення зв'язків між виробничими та обслуговуючими галузями, укріплення господарських зв'язків між територіями та районами країни [1, с.75].

Якщо розглядати якість та стан окремих елементів транспортної інфраструктури в Україні загалом та у прикордонних регіонах нашої країни зокрема, то ситуація виглядає таким чином.

Якщо проаналізувати експлуатаційну довжину залізничний колій загального користування за період з 2015 до 2020 року, то вона практично не змінилася, також не змінилася довжина автомобільних доріг загального користування.

У зв'язку з обмеженим фінансуванням біля 90 відсотків автомобільних доріг загального користування не ремонтували понад 30 років. Відтак автомобільні дороги загального користування (169,6 тис. км) не відповідають сучасним вимогам як за міцністю (39,2%) так і за рівністю (51,1%).

Окремо потребують особливої уваги штучні споруди та мостові переходи. З 16191 мосту тільки 7 471 відповідають діючим нормам та стандартам, термінового ж ремонту потребують 1865 мостових переходів [2].

Залізниці України до останнього часу забезпечували потреби економіки і населення у перевезеннях. Досягалось це, в основному, завдяки надлишку технічних потужностей, створених за часів СРСР за рахунок централізованого бюджетного фінансування. За останні більш ніж 25 років капіталовкладення в оновлення основних засобів відбувались виключно за рахунок власних коштів залізниць, які не дозволяють забезпечити навіть нормальне відтворення основних засобів, особливо їх активної частини – рухомого складу. На сьогодні технічний ресурс залізниць практично вичерпано. Існує загроза незабезпечення залізничним транспортом у подальшому потреб економіки України у перевезеннях [3].

Аналіз рівня розвитку та забезпеченості транспортною інфраструктурою прикордонного регіону повинен містити комплексну оцінку гео економічних



умов розташування регіону та аналіз рівня розвитку його транспортної інфраструктури.

Зрозуміло, що еволюція транспортної мережі дуже сильно залежить від розміру регіону, його географії і щільності населення.

У цьому випадку слід звернути особливу увагу на прикордонні регіони, які безпосередньо пов'язані з недостатнім використанням переваг транспортного потенціалу – вдале географічне розташування, сусідство з країнами ЄС (які беруть участь у фінансуванні програм розвитку галузі) тощо. До основних недоліків транспортної інфраструктури у цих регіонах можна віднести: недостатній рівень обслуговування населення транспортом загального користування; збитковість підприємств, особливо пасажирського, транспорту; незадовільний рівень безпеки дорожнього руху; відставання розвитку транспортних технологій; недостатнє використання експортного потенціалу транспортних послуг; значне екологічне навантаження транспорту на оточуюче середовище; недостатнє фінансування державних програм розвитку транспорту [1, с.80].

В сучасних умовах транспортна галузь прикордонних регіонів задовольняє лише базові потреби економіки у вантажо- та пасажирських перевезеннях, та нехтує нормативними показниками щодо швидкості, якості і ефективності перевезень. Дані недоліки ставлять під загрозу можливість безперебійного задоволення зростаючих потреб економіки регіону у транспортному обслуговуванні з боку національних та іноземних користувачів.

Проблемним питанням для економіки країни та особливо її прикордонних регіонів є потреба вдосконалення транспортної інфраструктури, вирішення якої стане важливою передумовою досягнення високого ступеня зовнішньоекономічної рівноваги, за умови постійного економічного зростання прикордонних регіонів.

Можна виділити такі основні напрямки та пріоритети розвитку транспортної інфраструктури прикордонних регіонів: забезпечення відповідності технічного стану автомобільних шляхів прикордонних регіонів міжнародним вимогам і стандартам; участь у розбудові міжнародних транспортних коридорів; розвиток пунктів пропуску через державний кордон; оптимізація розподілу обсягів вантажних і пасажирських перевезень; збільшення обсягів транзитних перевезень.

Факторами, що впливають на необхідність трансформаційних процесів у транспортній інфраструктурі прикордонних регіонів України, є: вигідне геополітичне розташування; географічна близькість до міжнародних транспортних коридорів; тяжіння до існуючих або перспективних центрів

ділового співробітництва; наявність багатосторонніх зовнішньоекономічних відносин з іншими державами.

Існуючий рівень забезпеченості транспортною інфраструктурою виступає стимулюючим чинником розвитку прикордонних територій, що у поєднанні з транзитним становищем регіону сприяє розвитку транскордонного співробітництва. Належний рівень забезпечення регіону транспортною інфраструктурою впливає не лише на обсяг взаємовідносин на міжнародному рівні, а й на їх якість.

Важливою складовою вдосконалення транспортної інфраструктури на регіональному рівні може стати моніторинг транспортних мереж, транспортних вузлів та їхньої інфраструктури, а також інноваційних розробок щодо покращення транспортної інфраструктури. Це дозволить регіональним органам влади, підприємницьким структурам та потенційним інвесторам визначати можливі стратегічні пріоритети розвитку транспортної інфраструктури регіону.

Розвиток транспортної інфраструктури в цих стратегічно важливих для економіки країни регіонах сприятиме розвитку міжнародного співробітництва та зміцненню зовнішньоекономічних зв'язків, особливо в умовах європейської інтеграції України.

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

1. Гудима Р.Р. Оцінка базового рівня транспортної забезпеченості прикордонного регіону. Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Механізми взаємодії суб'єктів економічних відносин у транскордонному просторі, 2013, Вип.4 (102). С.75-83. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/sepstu\\_2013\\_4\\_11](http://nbuv.gov.ua/UJRN/sepstu_2013_4_11)(Дата звернення 19.02.2023)

2. Дорожнє господарство. Технічний стан автомобільних доріг загального використання. URL: <https://mtu.gov.ua/content/tehnicniy-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html> (Дата звернення 09.03.2023)

3. Залізничний транспорт. Інформація про Українські залізниці. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html> (Дата звернення 09.03.2023)

4. Соціально-економічні та науково-технічні аспекти безпекоорієнтованого розвитку прикордонного регіону : колективна монографія / за аг. Ред.. М.М. Меркулова: відп. ред. В.І.Захарченко. Одеса - Ізмаїл : Фенікс, 2022. 220 с.

*Голубкова І.А.*

*д.е.н., професор, завідувач  
кафедри економічної теорії та  
підприємництва на морському транспорті,  
Національного університету «Одеська морська академія»*

## **ПРОБЛЕМИ УДОСКОНАЛЕННЯ БЕЗПЕКИ КРУЇЗНОГО СУДНОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ**

Круїзне судноплавство виконує низку основних функцій ефективного використання приморського розташування виробничо-рекреаційного потенціалу морегосподарського комплексу країни. Дослідники вважають, що Чорноморський регіон України має певні природно-кліматичні умови сезонного розвитку круїзного судноплавства.

Відповідно до Морської доктрини України на період до 2035 року основними цілями державної морської політики є просування та розвиток морегосподарської діяльності на технологічному, екологічному та соціальному рівні з метою задоволення потреб українського суспільства, конкурентоспроможності у світовому ринку та повністю використати геополітичний потенціал країни. Основні завдання державної морської політики :забезпечення режиму судноплавства у внутрішніх водах та територіальному морі України, що відповідає міжнародному морському праву та міжнародним стандартам безпеки; підвищення безпеки судноплавства на українських суднах; ефективне виконання функцій морської адміністрації та інших функцій держави, що передбачені міжнародними договорами України у сфері морських перевезень; сприяння розвитку всіх секторів економіки прибережних регіонів держави; забезпечення пріоритетності розвитку морегосподарської діяльності [1, с.37].

Розвиток круїзного потенціалу України з усією силою встане тільки після переможного завершення війни та звільнення всіх окупованих РФ територій країни. З метою повернення привабливості країни для круїзної галузі насамперед належить докласти величезних зусиль всього українського суспільства для ліквідації багатосторонніх жахливих наслідків агресії: військових, політичних, гуманітарних, економічних, інфраструктурних, культурних, морально-правових, екологічних та інших.

Вивчення сучасної практики показує, що на виникнення загроз безпеці круїзного судноплавства в Україні найчастіше впливають наступні фактори: військова агресія РФ, економічні та інфраструктурні втрати; зношеність суден, судового, портового та іншого устаткування; неукомплектованість

судноплавних шляхів навігаційними знаками; зношеність гідротехнічних споруд; невчасне проведення ремонтних і регламентних робіт; відхилення від проектної документації при виробництві й експлуатації устаткування; перевищення норм перевезення пасажирів і вантажів; неукomплектованість суден рятувальними засобами; порушення правил техніки безпеки і охорони праці; здійснення правопорушень і злочинів проти безпеки у сфері водного транспорту; послаблення контролю за безпекою судноплавства у зв'язку з переходом суден в приватну власність.

Важливою темою є контроль та моніторинг дотримання правил безпеки флоту для України. Останнім часом спостерігається незадовільна тенденція щодо безпеки морської галузі нашої країни, тому необхідно покращувати систему регулювання цього процесу та стежити за світовим прогресом у технологіях цієї галузі.

На відміну від світового ринку, головною особливістю сучасного вітчизняного ринку круїзного туризму є практично повна відсутність попиту українських туристів на внутрішні круїзи Чорним морем. Слід додати до цього відсутність програми розвитку транзитно-транспортної складової морського круїзного бізнесу.

Слід зазначити, що інфраструктура українських портів не здатна для прийому мегалайнерів. Виняток становить Одеський морський порт, який безпосередньо біля причалу може приймати судна довжиною не менше 240 м та осадком 8,5 м. Пропускна спроможність пасажирського терміналу Одеського порту – до 4 млн. осіб на рік. Одночасно він може приймати до п'яти лайнерів. Таким чином, крім доходу, одержуваного власниками туристичної інфраструктури Одеси від обслуговування туристів, які прибувають на берег, у перспективі, якщо попит на круїзи Чорним морем зросте, самі порти можуть очікувати солідних інвестицій з боку круїзних компаній [2, с.6].

Початок військової агресії РФ радикально змінив ситуацію, збивши до нуля перспективу розвитку круїзів у регіоні до закінчення війни.

Іншою проблемою став флот - закордонні судновласники бояться заходити в порти країни, що воює, нехай і в відносно безпечному регіоні, а страхові фірми відмовлялися страхувати судна в умовах військового стану. Український уряд вирішив покривати страхування за рахунок резервного фонду держбюджету - це кілька пожвавило судноплавство та перевалку насамперед зернових вантажів Дунаєм.

Щодня через заблоковані порти Україна недоотримає 170 млн. доларів. Але втрачає не лише Україна: в ООН застерігали від глобальної продовольчої катастрофи через неможливість вивезти зерно з території одного з найбільших світових експортерів пшениці, ячменю та олії. Знадобилося 5 місяців для того,

щоб зрушити процес з мертвої точки - за сприяння ООН і Туреччини вдалося досягти угоди про "зерновий коридор".

Заходи круїзних суден під іноземним прапором до Одеського порту були припинені у 2016 році через погіршення ситуації з безпекою у Чорноморському регіоні.

Міжнародні організації та західні лідери закликають росію припинити блокаду морських портів України. Але як це зробити до завершення війни, яка перейшла до "затяжної" фази, поки не ясно.

Існують певні чинники, що стримують розвиток круїзного судноплавства в державі: військова агресія рф, блокування портів; географічне положення, зокрема «нетранзитне» Чорне море; короткий круїзний сезон - сім місяців (квітень-жовтень); обмеження на прохід суден через Босфор (до 300 м) [3, с.11].

Для забезпечення безпеки круїзного судноплавства в Азово-Чорноморському регіоні необхідно враховувати такі пріоритетні національні інтереси України та інтереси інших держав:

- всеосяжне відновлення функціонування у повному обсязі фундаментальних норм, звичаїв та принципів міжнародного морського права в Азово-Чорноморському регіоні;

- відновлення та повномірне надання вільного доступу держав до вод відкритого моря у межах Чорного та Азовського морів;

- поновлення і всебічне забезпечення свободи судноплавства в Чорному та Азовському морях відповідно до Конвенції з морського права 1982 р.;

- створення умов в Азово-Чорноморському регіоні для забезпечення безпеки і оборони причорноморських держав, у тому числі спільними зусиллями та спільно з НАТО, від агресивних дій з боку рф;

- повне відновлення можливості плавання через Керченську протоку, незаконно захоплену РФ в Україні, суден згідно стандартів PANAMERICAN, які обмежені на даний час висотою мосту, зведеного і введеного в експлуатацію рф в протоці у 2018 році;

- повне відновлення контролю України над захопленими рф територією Кримського півострова (АРК Крим, м. Севастополь), окремих районів Луганської, Донецької, Херсонської та Запорізької областей та прилеглими до них ділянками територіального моря, внутрішніх морських вод, виключної (морської) економічної зони в Чорному та Азовському морях, Керченській протоці;

- повне відновлення контролю Грузії над захопленими рф у 1992-2008 рр. сухопутними територіями та прилеглими до них ділянками територіального моря, внутрішніх морських вод, виключної (морської) економічної зони в Чорному морі;

-відновлення відповідно до норм Конвенції ООН з міжнародного права 1982 р. статусу вод Азовського моря, зокрема забезпечення повної юрисдикції над відповідними частинами моря з боку України та РФ згідно адміністративних меж колишніх республік СРСР – УРСР та РСФСР і згідно норм розподілу і визначення меж відповідно до норм Конвенції;

-надання з боку РФ повної компенсації Україні і Грузії згідно вимог міжнародного права за нанесену шкоду, захоплені і використані ресурси Грузії та України з моменту встановлення РФ контролю над захопленими нею територіями (акваторіями, шельфом) до моменту повного їх звільнення.

В умовах, коли росія продовжує агресивну війну проти України, зокрема й на морі, важливим аспектом є обґрунтоване обрання і своєчасна реалізація стратегії боротьби на морі, тобто морської безпекової стратегії.

### ***Список використаних джерел:***

1. About approval the Maritime of the doctrine of Ukraine on period 2035 year. Decree of Cabinet of Ministers of Ukraine 07.10.2009 № 1307, <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/13072009> (In Ukrainian)

2. Голубкова І.А., Левинська Т. І., Бабаченко М. В. / Проблема безпеки в круїзному судноплаванні// Причорноморські економічні студії. - 2019. - Вип. 39(1). - С. 5-10.

3. Papathanassis A. "Cruise tourism management: state of the art", Tourism Review, Vol. 72 Issue: 1, pp. 104–119. DIO:10.1108/TR-01 2017-0003

***Кокорєва О.О.***

*магістр II року навчання ННІМП та М*

*Національного університету «Одеська морська академія»*

*Науковий керівник: Мезіна Л.В., к.е.н., доцент, доцент НУ «ОМА»*

## **ПАРАМЕТРИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ**

Морські торгові порти є найважливішою умовою ефективності реалізації світових господарських зв'язків та використання торговельного флоту. Особливість господарсько-економічного становища портів у тому, що вони можуть збільшувати обсяги транспортних послуг, оскільки є ланкою об'єктивних транспортно-економічних зав'язків. Залежність від реального стану торгово-економічних відносин та товарно-грошового обороту створює важливу особливість розвитку портів.

З позиції інтересів морських портів слід розглядати дві сторони світового судноплавства. Одна – це рівень збалансованості провізної спроможності торгового флоту щодо стану світових господарських зв'язків. Друга – техніко-економічний рівень флоту загалом та її розподіл (концентрація) по морським державам.

Конкурентоспроможність торгового флоту на глобальному ринку морських перевезень обумовлюється техніко-економічним рівнем флоту. Тому майже половина флоту судновласників розвинених морських держав молодше 10 років. Ефективність функціональної діяльності таких судноплавних компаній постійно зростає внаслідок прискореного оновлення та спеціалізації тоннажу.

Стабільна система інвестування приросту дедвейту торгового флоту пов'язується з довгостроковими зобов'язаннями, що відбивають ділові контакти між власниками, операторами, власниками вантажів та сервісними підприємствами.

Регіональні аспекти сталого розвитку підрозділів морського транспортного комплексу в умовах глобалізації економічних відносин та інтеграції взаємодії зумовлюють сукупність проблем ефективного та збалансованого розвитку у процесі взаємодії. У цих умовах підвищується значення синергії, що визначає напрями реалізації інтенсивних проєктів [1].

Будь-які регіональні транспортні підсистеми мають відповідати інтеграційним процесам. Внаслідок глобалізації економічних відносин зростає значення більшості локальних транспортних систем, що лежать на маршрутах пересування товарних мас між основними центрами виробництва та споживання. У цьому транспорт набуває значення як з погляду доставки національних товарів, а й значною мірою як експортний потенціал.

У цьому процесі виграють країни, які мають значні площі і мають потужні морські порти. На рис. 1 наведена динаміка вантажообігу торгових портів країн Чорноморського регіону.

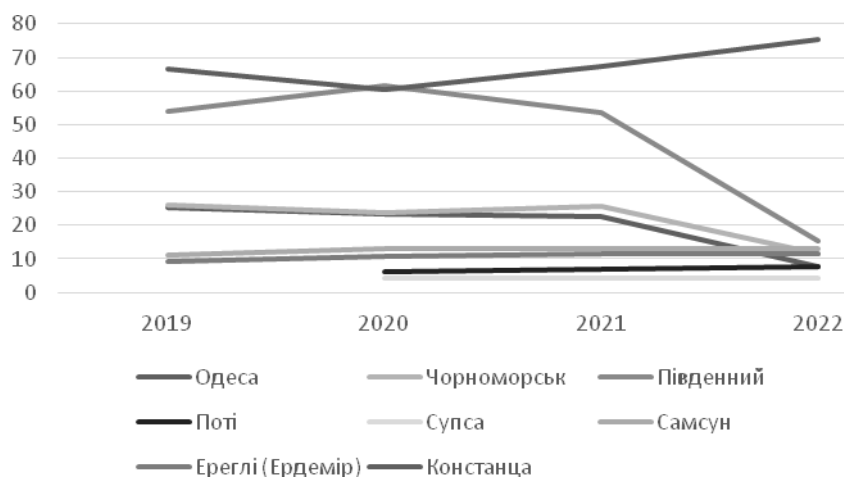


Рис.1. Динаміка вантажообігу морських портів Чорноморського регіону 2019-2022 рр., млн. т.

Джерело: побудовано автором на базі [2]

Морський торговий порт Констанца в 2021 році займав на ринку Чорноморського регіону частку 12,1%, а один з найбільших портів України – морський торговий порт «Південний» - 9,6%. Агресія росії проти України змінила умови функціонування морських торгових портів. Вантажообіг морського порту Південний в 2022 році скоротився більше ніж в три рази та склав 15,2 млн. т, вантажообіг румунського порту Констанца склав 75,5 млн.т [3].

Одночасно необхідно враховувати, що будь-яка правова форма морського торгового порту має забезпечувати швидке та гнучке реагування на зміну виробничо-економічних умов. У цьому процесі необхідний механізм управління активністю адаптації до кон'юнктурних зрушень та параметрів конкуренції у світовому ринку транспортних послуг. Для реалізації цього процесу рішення має відповідати зміні позиції у системі формування вантажопотоків. Тому головним стає контроль інформаційних потоків, що відображають рівень показників виробничо-фінансової діяльності підприємств.

Війна має серйозні наслідки для постачання сировинних товарів та продовольчої безпеки, і в центрі суспільної уваги виявляються проблеми морських перевезень та портів.

#### **Список використаних джерел:**

1. Національна економічна діяльність і міжнародні економічні відносини: сучасний стан та тенденції розвитку / Колективна монографія/ - Полтава: Центр фінансово-економічних досліджень. 2020. 251с.
2. Структура вантажопотоків // Порти України, №1. 2022. С.40-41.



3. Review of Maritime Transport 2022 / Report by the UNCTAD secretariat. New York, Geneva: UNCTAD, 2022. P. 194. *Офіційний сайт*. URL:<http://unctad.org/tnc>

**Кучер І.С.**

*старший викладач кафедри менеджменту  
та економіки морського транспорту  
Національного університету «Одеська морська академія»*

## **СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ГЛОБАЛЬНОГО РИНКУ ЛОГІСТИКИ**

Розвиток світового ринку логістики на сьогоднішній день визначається достатньо суперечливими тенденціями. Будучи, по своїй природі, складовою інфраструктурного сектору міжнародної економіки, світовий транспортно-логістичний комплекс знаходиться в залежному положенні від галузей матеріально - речового виробництва. Тому кризові явища у виробничій сфері не можуть не позначатися на світовому ринку логістичних послуг. Водночас, логістичний ринок сам виступає чинником інтенсифікації та оптимізації виробництва. Тому виробничий сектор та сектор транспортно – логістичних послуг є взаємопов'язані складним чином, але мають дещо відмінну один від одного динаміку та тенденції розвитку. Ринок логістичних послуг на початку третього тисячоліття знаходиться на стадії фундаментальних змін, які суттєво впливають на роль та масштаби діяльності його учасників та структуру їх взаємовідносин.

Логістична галузь відчуває постійні трансформації, і ті компанії, які стежать за цими тенденціями і впроваджують їх у свою роботу, забезпечують собі значні конкурентні переваги на ринку. Сучасні транспортні та логістичні системи постійно вдосконалюються, і все важче зрозуміти, на що слід звернути увагу. Отже, виділяють п'ять ключових факторів, що впливають на розвиток транспортно-логістичної галузі:

- цифровізація;
- зміни в міжнародній торгівлі;
- зміни в основних процесах у зв'язку з впровадженням нового програмного забезпечення;
- зміна динаміки внутрішніх ринків;
- зміни в основних процесах у зв'язку із впровадженням нової техніки.

Логістична сфера за останні роки пережила багато криз та трансформацій. VUCA-світ став новою реальністю. Ця абревіатура, яка походить від слів "volatility", "uncertainty", "complexity", "ambiguity", продовжує лунає з вуст

авторитетних експертів. Дійсно, нестабільність, невизначеність, складність та неоднозначність є яскравими характеристиками сучасного світу, котрі пронизують усі його сфери. Логістика – не виняток. Саме тому експерти галузі беруть курс на стабільність та стійкість, навіть всупереч тому, що досягти їх важко.

Тенденції логістики на 2023 рік свідчать про більш автоматизовані та цифрові елементи її складової. Завдяки прогресу технологій, таких як цифрові двійники та хмарні обчислення, операції логістики стають більш гнучкими, надійними та безпечними.

У змінному середовищі ланцюг поставок вимагає рішень, які збільшують стійкість до викликів.

Основними тенденціями, які визначатимуть логістику у 2023 році є:

1. Симуляція складу. Симуляція, що використовує технологію цифрового двійника, підвищує конкурентоспроможність компаній. Вона полягає в створенні віртуальних копій об'єктів або процесів для відтворення поведінки їх реальних аналогів.

У логістиці це віртуальне представлення процесів дозволяє симулювати макет вашого складу, а також потік операторів та товарів. Завдяки 3D-представленню приміщення ви можете візуалізувати ваші перспективні логістичні операції.

Крім того, коли ваш склад вже працює, симуляція допомагає виявляти неефективності та можливі небажані сценарії. Вона також здатна виявляти можливості для покращення, щоб сприяти стратегічному прийняттю рішень. Наприклад, ви можете ввести нові методи підбору або передбачити, як ваше приміщення буде працювати, якщо будуть встановлені інші системи зберігання.

2. Гнучкість логістики. Гнучкість логістики була ключовою у 2022 році і залишатиметься такою й у цьому році. Фактори, такі як сезонність продукту та управління поверненнями, змусили багато компаній реалізувати гнучку логістику, щоб залишатися конкурентоспроможними.

Гнучкість є необхідною на всіх етапах ланцюга постачання. Наявність гнучких логістичних та виробничих процесів гарантує наявність запасів для кінцевих споживачів. Водночас це обмежує затрати на виробництво, зберігання та транспортування. Бізнеси з еластичною логістикою можуть адаптувати свої склади до неочікуваних змін, не змінюючи при цьому їх продуктивність. Також вони легше зберігають свою конкурентоспроможність в умовах руйнування ланцюга постачання.

Гнучкість також дозволяє вам мати конкурентну перевагу в виконанні замовлень, одній з найвимогливіших логістичних операцій. Гнучке виконання замовлень є стратегією, спрямованою на адаптацію підбору замовлень до

складної попиту, щоб товари могли бути доставлені з будь-якого центру дистрибуції, складу або фізичного магазину.

3. Автоматизація роботизованих процесів. Технологія автоматизації роботизованих процесів (RPA) – тобто використання програмних роботів для взаємодії з програмами в автоматизованому режимі – і надалі гратиме ключову роль у бізнес - процесах у 2023 році. RPA використовується для автоматизації повторюваних задач. До таких задач входять підключення до веб-додатків, копіювання та вставляння даних, переміщення папок і створення директорій та папок, серед інших функцій.

На логістичному рівні технологія RPA може поліпшити відстеження продукту та контролювати стан відвантаження замовлення. RPA дозволяє відправляти повідомлення про час доставки, інформувати клієнтів про можливі затримки та створювати електронний документ доставки за допомогою повідомлень, що генеруються автоматично.

RPA також сприяє виконанню замовлень на покупку на основі автоматичних критеріїв, таких як ціна, кількість та частота. Ви також можете використовувати програмні роботи для прогнозування попиту та пропозиції, автоматично аналізуючи історичні дані продажів та ринкові показники. Це забезпечує кількість продуктів, необхідних для виконання майбутніх замовлень та підтримки необхідної кількості запасних запасів.

4. Розкопування даних. Розкопування даних полягає в аналізі великих обсягів інформації з метою виявлення та вилучення шаблонів, які розкривають корисні знання для покращення процесу прийняття рішень в організаціях. Розкопування даних стало більш актуальним разом з розвитком технологій, таких як великі дані, штучний інтелект та машинне навчання. Методи автоматичного вилучення даних організують та фільтрують інформацію для перетворення її на корисні знання. У деяких галузях це допомагає виявляти шахрайство (фінанси), прогнозувати попит (продажі та маркетинг) та виявляти проблеми (промисловість та логістика), серед багатьох інших застосувань.

5. Хмарні обчислення (Cloud computing). Cloud computing переосмислює управління бізнесом, зокрема, спосіб організації логістичних ланцюгів. Software as a service (SaaS) стане ще однією логістичною тенденцією, яка залишить слід у 2023 році. Диджиталізація логістичної діяльності за допомогою системи управління складом (WMS) в моделі SaaS дає доступ до неї з будь-якого пристрою з підключенням до Інтернету. Крім того, вона допомагає зекономити витрати на інфраструктуру та обслуговування.

6. Дрони та логістика. Дрони починають займати своє місце в логістичній індустрії і можуть стати основою у 2023 році. Міжнародні технологічні компанії, такі як Google та Amazon, працюють вже деякий час над прототипами

дронів для доставки замовлень клієнтам повітряним транспортом. Незважаючи на те, що це все ще на експериментальному рівні, доставка дронами має переваги, такі як менші витрати, швидші відвантаження, менша дорожня транспорція та зменшення забруднення.

7. Зелена логістика. Також відома як сталий розвиток логістики, зелена логістика охоплює комплекс дій та заходів, спрямованих на зменшення впливу бізнес-діяльності на навколишнє середовище. Свідомість про екологічні питання набуває все більшого значення, оскільки компанії прагнуть зменшити відбиток вуглецю, забруднення та відходи на всіх етапах ланцюга поставок.

Використання електромобілів, підтримка пунктів забору та використання біорозкладних матеріалів – це лише деякі з заходів, які компанії впроваджують для обмеження відходів та зменшення споживання енергії під час своїх бізнес-процесів.

### ***Список використаних джерел:***

1. Офіційний сайт Світової організації торгівлі. <https://www.wto.org> (дата звернення: 22.06.2022).
2. Топ 7 трендів у логістиці 2023 року. [Електроний ресурс]. Режим доступу: <https://haski.ua/blog/logistic/logistychni-trendy-2023-roku>
3. Радар тенденцій логістики. Надання інформації сьогодні. Створення вартості завтра від DHL. <https://www.dhl.com/global-en/home/insights-and-innovation/insights/logistics-trend-radar.html> (дата звернення: 13.09.2022).
4. Savin, S., Kravchyk, Y., Dzhereliuk, Y., Dyagileva O., & Naboka, R. Management of the Processes on the Quality Provision of the Logistic Activity in the Context of Socio-Economic Interaction of Their Participants. IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security. 2021. 21(12).

***Лаврущенко Ю.О.***

*к.е.н., доцент кафедри менеджменту  
та економіки морського транспорту,*

*Національного університету «Одеська морська академія»*

## **МОТИВАЦІЯ ПРАЦІВНИКІВ ПІДПРИЄМСТВА. ПОДОЛАННЯ ОПОРУ ПЕРСОНАЛУ В ПРОЦЕСІ ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ**

Важливою передумовою розвитку сучасного суспільства в умовах максимального використання нововведень та інновацій є особливе приділення уваги персоналу, що створює передумови для економічного зростання та

конкурентоспроможності як окремого працівника, так і підприємства загалом, а також гарантує при цьому його економічну безпеку.

Ефективне управління персоналом вимагає пошуку нових підходів до побудови та застосування ефективних механізмів використання трудового потенціалу працівників, що реалізується на основі застосування партнерських відносин, узгодженості взаємодії керівництва підприємства та персоналу і, безумовно, ефективної системи мотивації.

Проблемам мотивації і стимулювання трудової діяльності в системі управління персоналом присвячено багато наукових робіт, які всебічно розкривають теоретичні та практичні аспекти цієї проблеми. Проте в науковій літературі не існує єдиного визначення поняття «мотивація», оскільки останнє є складним та багатоаспектним, що зумовлює множинність підходів до розуміння його сутності [1].

Комплексне управління якістю (загальне управління якістю – TQM) орієнтує усю систему менеджменту на досягнення належного рівня якості, зокрема систему мотивування у процесі створення та функціонування СМЯ.

В управлінні якістю мотивація персоналу – це спонукання працівників до активної діяльності щодо забезпечення необхідної якості продукції. В основі мотивації лежить принцип надання працівникам можливостей для реалізації особистих цілей за рахунок сумлінного ставлення до праці.

Одним з факторів, що формують кадрову філософію менеджера, є верхній рівень менеджменту в організації, що пронизує всі рівні і відділи організації. Ефективний менеджмент вчить працювати розумніше, а не швидше.

Впровадження СМЯ на підприємстві часто буває орієнтований винятково на отримання сертифіката, яке є для них стимулом. Після вирішення цього завдання знижується інтерес і прагнення до підтримки системи якості на підприємстві. Аналогічна ситуація виникає при скороченні очікуваного переваги, наприклад, короткочасного зростання витрат або зменшення числа замовлень. Відбувається ослаблення зусиль, і поведінка, орієнтована на поліпшення якості продукції або послуг, змінюється.

Завершальним етапом усвідомлення місця СМЯ в загальній системі менеджменту підприємства є формулювання основних положень системи, які згодом стануть основою Політики в сфері якості. Політика в сфері якості – публічний документ першого рівня СМЯ, що визначає призначення системи, встановлює верховенство інтересів клієнта, є основою для постановки мети і низки зобов'язань керівництва.

Взагалі, впровадження СМЯ – складний і тривалий проект (терміном до 1,5-2 роки), і практика показує, що на етапах впровадження та початкового

функціонування система неминуче сприймається співробітниками як додаткове навантаження.

Зміни задовольняють не тільки вимоги вищої ланки підприємства, але й вимоги операційного та оперативного рівнів менеджменту. Проте, не існує змін, які б повністю задовольняли запити та очікування всіх складових соціально-економічної системи підприємства. Саме така властивість процесу змін обумовлює існування опору змінам. Розуміючи під опором змінам складне поліструктурне явище, яке виникає на підприємстві на різних стадіях змін, та спрямоване на зміну або корегування цілей досягнення змін діями чи бездіяльністю суб'єктів змін, постає питання щодо виміру рівня опору змінам та його ідентифікації чинною системою управління змінами.

Сила опору визначається як прямо пропорційна зусиллям, необхідним для зламу сформованої культури і структури влади, що відбуваються в наслідок змін, і обернено пропорційна терміну, протягом якого треба впровадити стратегічні зміни

Таким чином, керівники, з одного боку, розуміють, що змінювати філософію необхідно, з іншого боку, виникає той самий опір зі сторони працівників та незнання як і що змінювати. Звичайно, для ефективного функціонування компанії необхідно подолати ці недоліки. Для цього повинна допомогти програма впровадження СМЯ, котра повинна включати: опис етапів впровадження, список відповідальних за кожен етап проекту, процедуру оцінки впровадження СМЯ. Проте, основним чинником успіху в справі залучення персоналу є наполегливість і неухильне слідування вибраному курсу.

На рис. 1 представлено матрицю вибору методів подолання опору змінам на підприємстві.

Рівень залученості персоналу	високий	Матеріальне і моральне стимулювання, залучення до участі <b>(квадрат 1)</b>	Інформування, залучення до участі («гуртки якості»), переговори, кооптація <b>(квадрат 2)</b>	Творче стимулювання, інформування, залучення до участі («гуртки якості»), соціально-психологічне навчання <b>(квадрат 3)</b>
	середній	Маневрування, навчання, примус, використання матеріальних стимулів <b>(квадрат 4)</b>	Залучення до участі («гуртки якості»), маневрування, кооптація, навчання <b>(квадрат 5)</b>	Залучення до участі («гуртки якості»), навчання, кооптація, переконання <b>(квадрат 6)</b>

низький	Маневрування, примус, матеріальне стимулювання <b>(квадрат 7)</b>	Переговори, маневрування, примус, матеріальне стимулювання <b>(квадрат 8)</b>	Переконання, переговори, матеріальне стимулювання, примус <b>(квадрат 9)</b>
	низький	середній	високий
Рівень сили опору змінам			

Рис. 1. Матриця вибору методів подолання опору змінам на підприємстві

Для обрання відповідного методу подолання опору, треба правильно оцінити величин опору як інтегрованої складної системи управління змінами [3]. Основними етапами оцінки є:

1. Визначення мети оцінки опору, формулювання її цілей та завдань.
2. Ідентифікація причин опору відповідно до рівнів його виникнення.
3. Оцінка опору за допомогою експертних методів.
4. Встановлення зв'язку опору змінам та корпоративної культури підприємства (визначення рівня лабільності до змін).
5. Вибір відповідного методу протидії опору.
6. Розробка програми заходів подолання опору.

Залучення персоналу до процесу розробки СМЯ найбільше сприяє зниженню опору, який може виникати при нововведеннях. Навчання персоналу повинно проходити впродовж всього періоду впровадження СМЯ. Група розробників СМЯ повинна формуватися із кваліфікованих представників підрозділів, які найбільшою мірою будуть охоплені СМЯ, керує цією групою фахівець із СМЯ, що не є співробітником підприємства.

У свою чергу, так як впровадження СМЯ – є складним проектом для будь-якого підприємства, для успішної реалізації якого необхідне точне знання та дотримання всіх закономірностей і документації. У проекті такого масштабу є певні складнощі, а саме неприйняття окремими співробітниками та керівниками стратегічного рішення про створення системи, тобто прояв певного опору. Подолати ці складнощі зможе допомогти ISO 9001 – реальний інструмент підвищення ефективності діяльності, який виводить підприємство на принципово новий рівень розвитку. Залучення персоналу до процесу розробки СМЯ найбільше сприяє зниженню опору, який може виникати при нововведеннях. Навчання персоналу повинно проходити впродовж всього періоду впровадження СМЯ [2].

Таким чином, компанія повинна проводити безперервне вдосконалення діючої системи мотивації персоналу з урахуванням завдань та цілей СМЯ.

**Список використаних джерел:**

1. Липовецька Т.Р. Проблематика системи мотивації персоналу в сучасному менеджменті підприємства. Економіка та управління підприємствами. 2019. № 3 (14). С. 166-171.

2. Климчук А.О., Михайлов А.М. Мотивація та стимулювання персоналу в ефективному управлінні підприємством та підвищенні інноваційної діяльності. Маркетинг і менеджмент інновацій. 2018. № 1. С. 218-234.

3. Приймак Н.С. Класифікація опору змінам та його оцінювання в рамках системи управління змінами підприємства. Ефективна економіка. 2019. № 6.

**Мезіна Л.В.**

*к.е.н, доцент, доцент кафедри «ЕТ та ПМТ»*

*Національного університету «Одеська морська академія»*

## **ПОЗИЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОЇ ІНДУСТРІЇ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Ефективність роботи підприємств морської галузі в структурі ринка морської торгівлі залежить від ефективності функціонування логістичних ланок доставки вантажів, механізму моніторингу ринку морської торгівлі, якісної системи управління, покращення системи планування та оцінки ризику позиціонування та ефективним управлінням.

До середини 2022 року сила впливу багатьох пов'язаних із пандемією факторів почала зменшуватися. Дефіцит провізної здатності суден став слабшати, спостерігалось зниження завантаженості морських торгових портів, що дозволило усунути деякі проблеми у виробничо-збутових ланцюжках та логістичних мережах.

Протягом останніх двох десятиліть сукупне щорічне зростання морської торгівлі становило 2,9 відсотка, за прогнозами аналітиків UNCTAD у період 2022–2026 років очікується, що цей показник сповільниться до 2,4 відсотка [1, с. 36].

Необхідно зазначити, що глобальне середовище міжнародних інвестицій різко змінилося з початком війни в Україні. Наслідки війни відчуються продовольчою, паливною та фінансовою кризою в багатьох країнах світу. Невизначеність інвестиційної кон'юнктури може надати у 2023 році знижувальний тиск на глобальні потоки прямих іноземних інвестицій [2].

Пандемія призвела до зростання електронної торгівлі споживчими товарами, що перевозяться у контейнерах. Навіть у міру ослаблення пандемії та зняття обмежень у світовій економіці ця тенденція зберігається.



Необхідно зазначити, що в електронній торгівлі важливе значення має час доставки товару, тому судноплавним компаніям та морським торговим портам для забезпечення конкурентоспроможності на ринку морської торгівлі необхідно прискорити надання своїх послуг, що вимагатиме зміни схем перевезень та портових операцій, а також розширення складських площ.

Наслідки війни в Україні відобразилися на світовій економіці: спостерігається уповільнення зростання у глобальній економіці, скорочення споживчих витрат та зниження попиту, прискорення інфляції, зростання вартості життя та збільшення невизначеності економіки та невизначеності серед інвесторів.

На даний час спостерігається динаміка старіння світового флоту. Ця тенденція обумовлена тим, що судновласники, не впевнені в тому, яким шляхом піде технологічний розвиток та які види палива виявляться найбільш економічно ефективними, а також як зміняться нормативні вимоги та ціни на вуглецеві викиди. Також прагнучі скористатися нинішніми високими фрахтовими ставками судновласники продовжують експлуатувати свої більш старі судна.

За показником числа суден середній вік в 2022 році складає 21,9 рік, а за показником вантажомісткості - 11,5 рік (рис. 1).

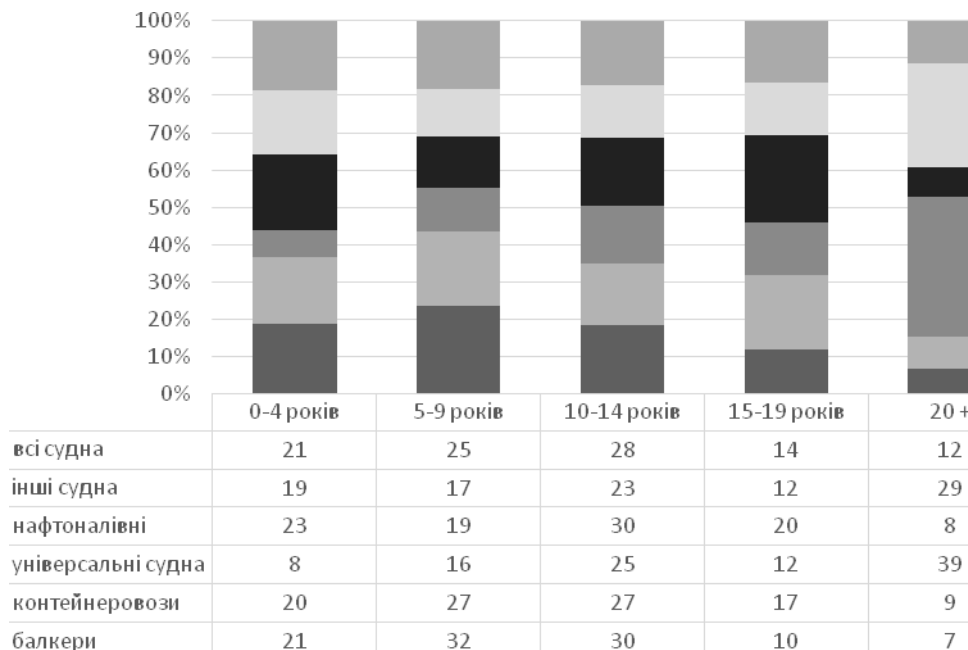


Рис. 1. Вік світового торгового флоту, за типами суден (відсоток від дедвейту), 2022 рік

Джерело: побудовано автором на базі Report by the UNCTAD secretariat

Розвиток світового торгового флоту зумовлює вимоги до спеціалізованих вантажних терміналів стивідорних операторів та принципи їхньої концентрації.

Об'єктивна значимість підприємств морської галузі зумовлює оптимізацію їх позиціонування в регіональній та світовій транспортній системі. Навколо базових торгових портів формується клімат інвестиційної привабливості, що у свою чергу підвищує їхню функціональну та економічну стійкість.

Війна в Україні вплинула на контейнерообіг Чорноморських терміналів в 2022 році. Залишається лідером Румунський контейнерний термінал – DP World Constanta контейнерообіг якого склав в 2022 році 27,13 % від загальної частки чорноморських терміналів. Значну долю також займає - АРМТ Поті (14,58% від загальної частки чорноморських терміналів) [3].

Основними економічними вимогами адаптації стивідорних підприємств в структурі ринка морської торгівлі є: підвищення якості обробки вантажних потоків до регіональних параметрів конкурентоспроможності; розвиток виробничої інфраструктури, яка забезпечує функціонування підприємств морської галузі; розв'язання соціально-економічних та екологічних завдань функціонування на основі створення робочих місць; розширення експорту транспортних послуг за рахунок розвитку логістичної системи.

Необхідно зазначити, що Україна не зважаючи на війну, залишається гарантом продовольчої безпеки в світі. Морські торгові порти мають стратегічне значення для забезпечення економічної та продовольчої безпеки. Блокування росією «Зернової угоди» миттєво відображається на світових товарних ринках, визиває продовольчу кризу в світі.

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

1. Review of Maritime Transport 2022 / Report by the UNCTAD secretariat. New York, Geneva: UNCTAD, 2022. P. 194. *Офіційний сайт*. URL: <http://unctad.org/tnc>
2. World investment report / Report by the UNCTAD secretariat. New York, Geneva: UNCTAD, 2022. P. 247. *Офіційний сайт*. URL: <http://unctad.org/tnc>.
3. Україна втратила 80% свого контейнерообігу // Порти України, №4-5. 2022. С.46-49.

**Павленко В.А.**

*ст. викладач кафедри менеджменту  
та економіки морського транспорту*

*Національного університету «Одеська морська академія»*

## **УПРАВЛІННЯ РИЗИКОМ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УМОВАХ РИНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ**

Будь-яка підприємницька діяльність в умовах ринкової економіки пов'язана з певним підприємницьким ризиком, тобто з ймовірністю отримання негативного результату, тим паче у сучасні нелегкі часи для української економіки. В умовах ринкової економіки ризик – ключовий елемент підприємницької діяльності. Досягає успіху той підприємець, який уміє вчасно ризикувати.

Жорстка конкуренція на ринку, соціально-економічна й політична нестабільність, визначають актуальність проблеми вчасного розпізнавання та оцінки підприємницьких ризиків. Розвиток ризикових ситуацій може привести як до настання несприятливих збиткових наслідків, так і до позитивних результатів. Підприємець, який уміє прорахувати ризик, отримує бажаний результат у вигляді збільшення прибутку.

Підприємство постійно перебуває у «ситуації ризику». Це властивість ринкової економіки, де є постійна альтернатива вибору однієї з кількох варіантів рішень.

Ризик — це загроза того, що підприємець зазнає втрат у вигляді додаткових витрат або отримає доходи нижче за ті, на які він розраховував [1].

Найбільш відчутний вплив фактора ризику на діяльність підприємства проявляється у двох напрямках:

- 1) рівень прибутковості фінансових операцій підприємства;
- 2) фінансовий ризик, який є одним із провісників банкрутства, оскільки фінансові втрати, пов'язані з цим ризиком, є найбільш відчутними.

Виходячи з цього можна сказати, що ризик - це невизначеність, мінливість величини прибутку, віддачі на вкладений капітал. Ризик дає шанс отримати надприбутки й одночасно означає можливість опинитися в збитку [2].

Втрати у підприємницькій діяльності можна розділити на матеріальні, трудові і фінансові.

Ефективність заходів, прийняття та реалізація управлінських рішень, пов'язаних із зниженням (ліквідацією) ризику, до певної міри обумовлена правильною класифікацією ризиків [2].

У фінансовому аналізі ризику фінансових втрат класифікуються: залежно від виду господарської діяльності - підприємницький (виробничий, комерційний, фінансовий) та споживчий; за ознакою прояву – спекулятивний, чистий; залежно від виду фінансового підприємництва – інвестиційний, страховий, банківський.

У практиці аналізу виділяють такі види підприємницького ризику:

- виробничі ризики, зумовлені виробничими факторами: брак, невиконання виробничої програми, аварії;
- комерційні ризики, пов'язані з ймовірністю втрат коштів чи їх недоотриманням;

На рівні підприємства фінансовий ризик – це різновид підприємницького ризику та означає загрозу грошових втрат. Залежно від типу об'єкта фінансовий ризик поділяється на майновий ризик та ризик, пов'язаний із зобов'язаннями. Майновий ризик - це загроза втрати будь-якої частини власного майна. Ризик, пов'язаний із зобов'язаннями, - це ризик фінансових збитків, якщо діями даної фірми або її окремими службовцями буде завдано шкоди юридичній або фізичній особі.

Основними видами фінансового ризику є: кредитний, процентний, валютний, ризик упущеної вигоди, інвестиційний, податковий.

Кредитний ризик - небезпека несплати підприємством основного боргу та відсотків за ним.

Відсотковий ризик – небезпека втрат, пов'язана зі зростанням вартості кредиту.

Валютні ризики є небезпекою зміни курсу валют, що призведе до реальних втрат під час здійснення біржових спекуляцій та різних зовнішньоекономічних операцій.

Ризик втраченої вигоди - це ймовірність настання непрямой шкоди або недоотримання прибутку в результаті нездійснення будь-якого заходу або зупинення господарської діяльності.

Інвестиційний ризик - це ймовірність того, що відволікання фінансових ресурсів з поточного обороту у майбутньому принесе збитки чи менший прибуток, ніж очікувалося.

Податковий ризик включає такі ризики: неможливість отримання податкового кредиту; зміна податкового законодавства; індивідуальні рішення працівників податкової служби щодо можливості використання пільг або застосування конкретних санкцій [2].

Усі господарські операції схильні до фінансових ризиків. У зв'язку з цим оцінити доцільність виконання можна за умови, якщо попередньо визначати величину фінансового ризику.

Виходячи з класифікації факторів, що визначають фінансові ризики, прийнято виділяти систематичний та несистематичний (спеціальні) ризики.

Систематичний ризик обумовлений дією різноманітних, загальних для всіх підприємств чинників. До них відноситься зниження ділової активності, інфляція, що супроводжується неухильним зростанням цін і зниженням купівельної спроможності грошей, зміна банківських відсотків, податкових та митних ставок, запровадження квот та обмежень на господарські операції. Вони характеризують всі види інвестицій та визначають стан ринку загалом.

Несистематичний ризик викликаний дією чинників, які залежні від діяльності самого підприємства. Сюди відносяться втрата ринків збуту товарів, продукції, робіт, послуг внаслідок зниження їхньої якості, що проводиться неефективною ціновою політикою; падіння прибутковості продажу та рентабельності капіталу, що призводить до втрати джерел фінансування, до неплатоспроможності; зниження ліквідності активів та балансу, зростання дебіторської заборгованості та інші фактори.

Процес управління ризиком є складним, багатоаспектним. Він включає такі етапи, як: аналіз ризику; вибір методів впливу на ризик щодо їх порівняльної ефективності; прийняття рішення; безпосередній вплив на ризик; контроль та коригування результатів процесу управління [3].

Аналіз ризику — передбачає формування необхідної інформації про структуру, властивостях об'єкта та можливі ризики. Отримана інформація має бути достатньою, щоб приймати відповідні рішення на наступних етапах.

Послідовність аналізу полягає у виявленні внутрішніх та зовнішніх факторів, що збільшують та зменшують конкретний вид ризику, аналізі та оцінці виявлених факторів, оцінці конкретного виду ризику, визначенні фінансової спроможності та економічної доцільності проекту, визначенні допустимого рівня ризику, аналізі окремих операцій за вибраним рівнем ризику, розробці заходів щодо зниження ризику.

У процесі аналізу не тільки виявляються окремі види ризику, а й оцінюється ймовірність їх появи, кількісна та якісна оцінка їх впливу, в ході оцінки розраховується можлива шкода та розробляється набір сценаріїв розвитку несприятливих ситуацій. Для різних ризиків можуть бути побудовані функції розподілу ймовірності настання збитків залежно від його розміру.

Аналіз виконується у двох протилежних напрямках - від оцінки до виявлення та навпаки.

Наступний етап передбачає вибір методу впливу з метою мінімізації очікуваних збитків у майбутньому. Кожен вид ризику передбачає два-три шляхи його зниження. Тому виробляється порівняльна оцінка ефективності методів на ризик з метою вибору найкращого з них.

На етапі прийняття рішень, коли визначаються необхідні фінансові та трудові ресурси, відбувається постановка та розподіл завдань серед менеджерів, здійснюється моніторинг ринку відповідних послуг.

Заключним етапом управління ризиком є контроль та коригування результатів реалізації обраної стратегії з урахуванням отриманої інформації про збитки та заходи щодо їх мінімізації.

Правильно обрані методики та критерії оцінок економічного ризику підприємства дозволяють адекватно визначити своє дійсне фінансове становище на різних сегментах функціональної діяльності компанії та підвищити якість прийняття управлінських рішень, пов'язаних із зниженням (ліквідацією) ризику, тобто, забезпечення професійно поставленого ризик-аналізу та ризик-менеджменту в системі фінансового менеджменту будь-яких підприємств та організацій в умовах ринку визначає шляхи та можливості забезпечення їх стійкості та здатності протистояти несприятливим ситуаціям.

Таким чином, управління фінансовими ризиками являє собою процес передбачення загальної фінансової стратегії підприємства, яка полягає в розробці системи заходів щодо можливих негативних фінансових наслідків та нейтралізації ризиків [4].

#### *Список використаних джерел:*

1. Аранчій В.І., Томілін О.О., Дорогань-Писаренко Л.О. Фінансовий менеджмент: навч. посібник. РВВ ПДАУ. 2021. 300 с.
2. Костирко Р.А. Фінансовий аналіз: Навч. посібник - Х.: Фактор, 2007.- 784 с.
3. Фінансовий аналіз. Навчальний посібник / М.Р. Лучко, С.М. Жукевич, Фаріон А. І. – Тернопіль: ТНЕУ, – 2016 – 304 с.
4. Фінансовий менеджмент: підручник / Д. І. Дема, Л. М. Дорохова, О. М. Віленчук [та ін.] – Житомир: ЖНАЕУ, 2018. – 320 с.

*Примачов М.Т.*

*д.е.н., професор, професор кафедри економічної теорії  
та підприємництва на морському транспорті  
Національного університету «Одеської морської академії»*

## **МЕНЕДЖМЕНТ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЕКСПОРТНИХ ТЕХНОЛОГІЙ**

Слід урахувати основне положення, що оптимальність економічного результату діяльності та розвитку вимагає нормалізованого рівня витрат. Тому

основним стає не мінімізація витрат, а рівень їх формування за відповідністю конкурентного результату. Одночасне це обумовлює потреби продуктивності. Фактор зменшування витрат обумовлюється помилками в розрахунках окремих проектів.

В цьому аспекті відокремлюються три підходи, які забезпечують оптимізацію використання виробничого потенціалу. По-перше, це інноваційні технології, які відрізняються від базових сукупністю позитивного впливу на результативність. По-друге, удосконалення методів управління діяльністю відповідне нових умов функціонування ринку морської торгівлі. І, по-третє, систематизація характеристик позиціонування судноплавних компаній та портів в системі світової торгівлі на основі відповідних регуляторних дій з боку Міжнародної морської організації.

Сучасні інноваційні підходи до досягнення ефективності флоту та портів обумовлюють оптимізацію продуктивності, оптимальності відношення до навколишнього простору та досягнення системної безпеки операторської діяльності. Одночасне змінюється капіталоємність та характер формування середніх поточних витрат. Останнє й потребує вдосконалення управління функціональної діяльністю окремих підприємств.

Методологічне всі удосконалення техніко-економічного рівня спеціалізованої діяльності підприємств галузі слід оцінювати за параметрами економічної ефективності та системної безпеки. Особливе це обумовлюється суттєвим зменшенням природних ресурсів у поточному періоді підприємницької діяльності. Це обумовлює постійне зростання витрат на забезпечення поточних потреб життєдіяльності. Сучасні технології обумовлюють лише зростання кількісних характеристик виробництва.

Інноваційні технології повинні забезпечувати зменшення витрат ресурсів та негативного впливу на довкілля. Але ця вимога не відповідає чисто ринковому механізму розвитку. Тому слід розробляти і принципи управління результатами з позиції і мегаекономічних інтересів. В цьому аспекті принцип декарбонізації не повинен обмежувати тільки підприємницьку діяльність.

Слід звернути увагу на положення, що підприємницька ефективність розвитку судноплавної компанії чи окремого порту обумовлюється не тільки конкретними інноваційними проектами, а також впливом зовнішнього середовища. Тобто необхідне урахувати характер формування глобальних умов конкурентного позиціонування. З іншого боку й підприємницькі структури крім прямого ефекту формують позасистемні результати. Це додатково підтверджує доцільність розробки макроекономічних підсистем стимулювання підприємницької ефективності.

Слід урахувати необхідність оцінювати діяльність підприємств з макроекономічних інтересів не тільки за рівнем податку на прибуток. Нажаль не розглядається системна значимість підприємницької діяльності з позиції соціально-виробничих аспектів. Серед яких відокремлюється формування робочих місць та рівня оплати праці. З цих позицій слід й формувати макроекономічні принципи управління на рівні окремих відомств. Повинна відокремлюватись підтримка підприємств з урахуванням екстернальних обмежень.

Збалансованість системи управління національним господарством слід розглядати при забезпеченні симетрії зміни макроекономічних і підприємницьких результатів. Це насамперед значи, що бізнес-структури здібні реалізувати окремі інвестиційні проекти при мінімальній підтримці макроекономічних структур.

З урахуванням характеру реакції підприємницьких структур на принцип відносин країни до інтеграційних процесів й обумовлюються методи розрахунку та контролю ефективності розвитку. Головною ознакою збалансованості макроекономічного управління слід розглядати спроможність нормально працюючих підприємств формувати інвестиційні ресурси для відповідного майбутнього розвитку. Одночасне в державі повинні формуватися банківські структури, що здібні кредитувати розвиток національних судноплавних компаній та портів.

Одночасне це забезпечувало би й макроекономічну ефективність. Для порівняння достатньо навести симетричну ефективність розвитку «Укррічфлота» і Нібулона на основі кредитів Європейського банку реконструкції та розвитку. Саме такий інвестиційний потік демонструє ефективність для кредитора. Саме надійність потоку відсоткових ставок обумовлює стійкість такої форми розвитку.

Відповідне підприємницьким пріоритетам максимізації прибутку формується поточна структура виробництва. Але з позиції формування нормалізованого рівня життя громадян країни необхідне підвищувати в державному управлінні соціальними аспектами розвитку за стратегією скандинавських держав. В цьому аспекті при системній значимості інвестиційних проектів слід забезпечувати відповідну державну підтримку.

Процес слід управляти на основі забезпечення системної віддачі сформованих капітальних активів. Слід відзначити, що вся історія розвитку розкриває та підтверджує розширення ролі капітальних активів в системі ефективної діяльності як мікроекономічних складових, так і макроекономіки в цілому. Більш того світові потоки різних форм інвестування підкреслюють



пріоритет цієї стратегії й на глобальному рівні. Тому постійно розвиваються методи розрахунку ефективності різних інвестиційних проектів [].

Умовою оптимального розвитку слід розглядати вплив стану використання капітальних активів за умовою, що відповідає принципу розрахунку EOE – return on equity формується грошовий потік, що відповідає нормативної ефективності за умовою.

$$R_{ep} = \frac{K_{pb}}{m_{kb}} + \frac{\Delta K_{pr}}{\Delta m_{pr}} \geq Q_{ij} p_{cij},$$

де  $K_{pb}$  – вартість базових капітальних активів судновласника;

$m_{kb}$  – капіталоємність транспортного процесу в розрахунку на грошовий потік по умовам ринку морської торгівлі;

$\Delta K_{pr}$  – приріст капітальних активів на основі інвестиційної діяльності;

$\Delta K_{pr}$  - удільна доходність капітальних активів флоту нового поповнення;

$Q_{ij}$  – вантажопотік, що обслуговане судноплавною компанією за відповідний період (рік);

$p_{cij}$  - рівень фрахтових ставок за розрахунковий період.

Таким чином головним слід розглядати на макроекономічному рівні збалансованість пропорцій необхідного розвитку та сукупності інвестиційних ресурсів на основі прибутковості. Вона повинна обумовлюватись потребою перспективного розвитку. Принциповим слід розглядати систему управління статусом підприємства в ринку морської торгівлі. В цьому аспекті ефективність обумовлюється зростанням продуктивності флоту та вантажних терміналів морських портів відносно підвищення вимог до системної безпеки та відповідного зростання середніх поточних витрат.

Нажаль було порушено принцип, що макроекономічні результати зростають на основі ефективного розвитку підприємницьких структур. Тільки на цьому тлі могли формуватися відповідні політичні та соціальні підходи до вибору адекватних міжнародних інтеграційних стратегій.

### **Список використаних джерел:**

1. Головка, О. Інвестиційний менеджмент: підручник. Київ: КНЕУ, 2016. 472 с.
2. Amado, G., & Ambrose, A. (2018). The Transitional Approach to Change. Routledge.
3. Birn, R. J. (2018). The Handbook of International Market Research Techniques (5th ed.). McGraw Hill Education.

**Примачова Н.М.**

*к.е.н., доцент, доцент кафедри економічної теорії  
та підприємництва на морському транспорті  
Національного університету «Одеської морської академії»*

## **ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗБАЛАНСОВАНOSTІ ОКРЕМИХ СЕГМЕНТІВ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ**

Принциповою проблемою, яка потребує вирішення розглядається забезпечення пропорційності розвитку основних складових ринку морської торгівлі. Локальний показник ефективності збалансованості позиції у відповідному сегменті ринку морської торгівлі розглядається в формі відносин економічного результату до провідного ресурсу, що обмежує повномасштабність реалізації конкурентних переваг.

Крім того слід відзначити необхідність контролювати системну ефективність збалансованості розвитку окремих складових морської транспортної індустрії. Для цього крім прямих результатів розраховуються окремі складові синергії та позасистемних змін економічного стану окремих підсистем, що використовують послуги флоту, портів та інших складових морегосподарського комплексу країни.

Нормативна збалансованість окремої підсистеми означає досягнення такого значення ефективності, якій відображає максимальне за стандартами використання виробничого потенціалу та нормалізовану собівартість перевезення вантажів, або стивідорної діяльності вантажних терміналів портів.

Локальний рівень ефективності обумовлюється характером стану окремого сегменту та відповідного сектору типорозмірного ряду суден при відповідній партійності відправки. Можливе розглядати в якості інструменту вибору структури флоту та маршрутів операторської діяльності. В свою чергу це обумовлює доцільність диференціації операторської діяльності.

Одночасне розглядається положення, що нормативний рівень ефективності відповідної сукупності витрат за відображає повною мірою характеристику діяльності підприємств морського транспорту тому, що провідним стає невідповідна реакція всієї сукупності операторів на попит в системі світової торгівлі. Тому формуються асиметричні позиції у субстандартних операторів. Проблемою дисбалансу зостається нерівномірність розподілу флоту по країнам, що обумовлюють поточний світовий розподіл праці. Наприклад, більш 90 відсотків експорту зернових України забезпечується іноземними

судновласниками. Тобто формується відмінний рахунок поточних платежів. Це одна з причин дефіцитності державного бюджету.

Пріоритет пориту в формуванні характеру збалансованості ринку морської торгівлі обумовлює цінову характеристику й системну ефективність використання капітальних активів. Останнє й обумовлює важливість розрахунку позиції окремих операторів на основі інвестиційних проектів. Однак при обмеженості доступу до реалізації відповідних проектів конкурентними структура ускладнюється підприємницький вибір. Тому й формується поточна циклічність фрахтових ставок. Це обумовлює постійне зростання ролі інноваційних підходів до технічного розвитку флоту та вантажних терміналів, оптимізації логістичних рішень та формування менеджерських рішень.

Локальний показник ефективної збалансованості позиції окремої судноплавної компанії приймає різні значення, що відповідає особливості трансформації відповідного сегменту ринку морської торгівлі. Оптимальний варіант позиціонування забезпечується на протязі частини життєвого циклу, що відповідає критерію інноваційної характеристики капітальних активів. Тому слід відстежувати характер зміни положення відповідного сегменту ринку морської торгівлі та характер реакції секторів типорозмірного ряду відповідних судновласницьких структур.

Таким чином формується симетрична реакція всіх конкурентоспроможних операторів на маржинальні зміни основних характеристик ринку морської торгівлі. Одночасне змінюється й сегмент субстандартного судноплавства. Це в свою чергу відображається на структури провідних реєстрів за статистикою UNCTAD.

Проблемою стає формування макромоделі реакції окремих судновласницьких структур на формування параметрів ринку морської торгівлі та обрання стратегії розвитку провідними системами, що формують вимоги для інтеграційних процесів. Саме це демонструє наполегливість Китаю до впровадження ініціативи Один пояс. В цьому аспекті й сформувалась нова модель забезпечення структури пріоритетів. Про значимість цього підходу додатково підтверджується рішенням США сформувати індійсько-тихоокеанську стратегію забезпечення своїх транспортних інтересів.

Принциповим положенням при прогнозуванні характеру формування основних характеристик сегменту спеціалізації на ринку морської торгівлі слід розглядати характер зміни як розташування нових виробничих систем по країнам, так і особливості підходу до енергетичного забезпечення відповідної діяльності. Як свідчить історія зміни виробничого потенціалу України, основним аспектом розвитку держав G-7 розглядається концентрація

виробництва продукції з високою доданою вартістю на їх терені. В цьому аспекті США розробили додаткові заходи до привабливості концентрації таких підприємств на їх території. Раніш такі виробництва інвесторів США розташувались в Китаї за критеріями дешевої робочій сили.

Відзначене обумовлює складність розробки стратегії розвитку судноплавної компанії відносно різноманіття формування параметрів сегменту спеціалізації. При цьому необхідне урахувувати рівень ризику інвестиційного проекту досягнення адекватності. Обраний метод факторного аналізу майбутнього напрямку розвитку окремих підсистем ринку морської торгівлі повинен урахувувати ряд положень.

По-перше, розглядати такі положення, які максимальною мірою відбивають альтернативи використання екстенсивних та інтенсивних факторів розвитку в технологіях розподілу глобальної економіки на окремі полюси діяльності.

По-друге, урахування різноманітність прояву окремих факторів та характеру реакції конкуруючих підприємств морського транспорту інших реєстрів. Це й обумовлює наявність додаткових кризових явищ, що необхідне урахувувати.

По-третє, урахування можливості реалізації інтеграційних процесів за оптимізацією інвестиційних програм та необхідності змінювати характер позиціонування за критеріями утримання статусу надійного оператора в системі диференціації логістики.

В цьому аспекті слід урахувувати можливий характер використання природних ресурсів альтернативними підсистемами міжнародного розподілу праці. В цьому аспекті слід концентрувати увагу на пріоритеті формування активної морської держави за відповідними умовами та реалізації принципу формування стратегії обслуговування національної вантажної бази.

Важливішим слід урахувувати, що результати розвитку провізної спроможності флоту, або пропускної спроможності портів забезпечуються використанням альтернативних за доступністю інвестиційних ресурсів. Принциповим залишається не тільки привабливість вантажопотоків, наприклад, зернових, але й політичною ситуацією. Цей обумовлює пріоритет розвитку зернових терміналів без формування конкурентного балкерного флоту відповідного типорозмірного ряду.

Ефективність використання тільки однієї складової морської транспортної галузі не забезпечує формування активного платіжного балансу. Крім того значна потужність зернових терміналів формується на основі дочірніх підприємств, що обмежує грошовий потік тільки параметрами податку на

прибуток. Це й обумовлює наступну обмеженість формування нормалізованого інвестиційного фонду.

Окремі підходи до ізолюваного дослідження підсистем розвитку ринку морської торгівлі, або ігнорування особливості реакції конкурентних підсистем не розкриває багатоаспектності розвитку та обумовлює нові ризики.

*Список використаних джерел:*

1. Blank, I. A. (2018). Investment Management: A Science to Teach or an Art to Learn? Publisher: Springer. 444 p.
2. Kaplan, R. S., & Norton, D. P. (2017). The Balanced Scorecard: Translating Strategy into Action. Publisher: Harvard Business Review Press. 336 p.
3. Niven, P. R. (2014). The Balanced Scorecard: Step-by-Step Maximizing Performance and Maintaining Results (3rd ed.). John Wiley & Sons. 382 p

**Рожжа С.О.**

*здобувач вищої освіти I 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»*

## **МОРСЬКА ІНДУСТРІЯ УКРАЇНИ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПРОДОВОЛЬЧОЇ БЕЗПЕКИ**

Україна, як один з найбільших у світі постачальників зерна, є важливим джерелом продовольства для багатьох країн, що розвиваються. Проте війна майже призупинила експорт зерна з України.

Військова блокада національних чорноморських портів призвела до майже повної зупинки українського експорту (95 % якого доставлялося морем) у період з березня до середини серпня 2022 року. Цей шок пропозиції разом із рекордними рівнями цін на енергоносії та основні товари змусив деякі країни запровадити експортні обмеження, підживлюючи ринкові потрясіння та спекулятивні операції.

Після початку роботи Зернової угоди портова діяльність в Україні почала трошки поживавлюватися, що допомогло позитивно вплинути на продовольчу безпеку в світі, а згодом і знизити світові ціни на продовольство.

Агресія РФ проти України вплинула на морську логістику та сполучення. Ціни на зерно та витрати на доставку зростали з 2020 року через пандемію, а

війна в Україні посилила цю глобальну тенденцію, змінивши тимчасове падіння цін на доставку. UNCTAD повідомляє, що з лютого по травень 2022 року ціна, сплачена за транспортування сухих насипних вантажів, таких як зерно, зроста майже на 60% [1].

Напрямок та ризики перевезення в умовах війни також грають велике значення у подальших можливостях експортування з України в країни, яким потрібна пшениця, кукурудза, ячмінь та інші зернові культури. Особливу увагу приділяють не тільки африканському регіону, але й азіатському, який закупається у великих об'ємах [2].

Слід визначити такі основні напрямки перевезень вантажу в рамках «Зернової ініціативи» як Китай, Іспанія, Турція, Італія, Нідерланди, Єгипет, Ізраїль та інші країни (рис. 1) [3].

Вже за останніми даними на період з підписання ініціативи до початку 2023 року кількість суднозаходів до портів Великої Одеси під завантаження агропродукцією скорочується. У лютому на вхід до портів Великої Одеси під завантаження української агропродукцією було проінспектовано лише 71 судно Спільним координаційним центром у Стамбулі, що на 17 суден менше, ніж у січні [4].

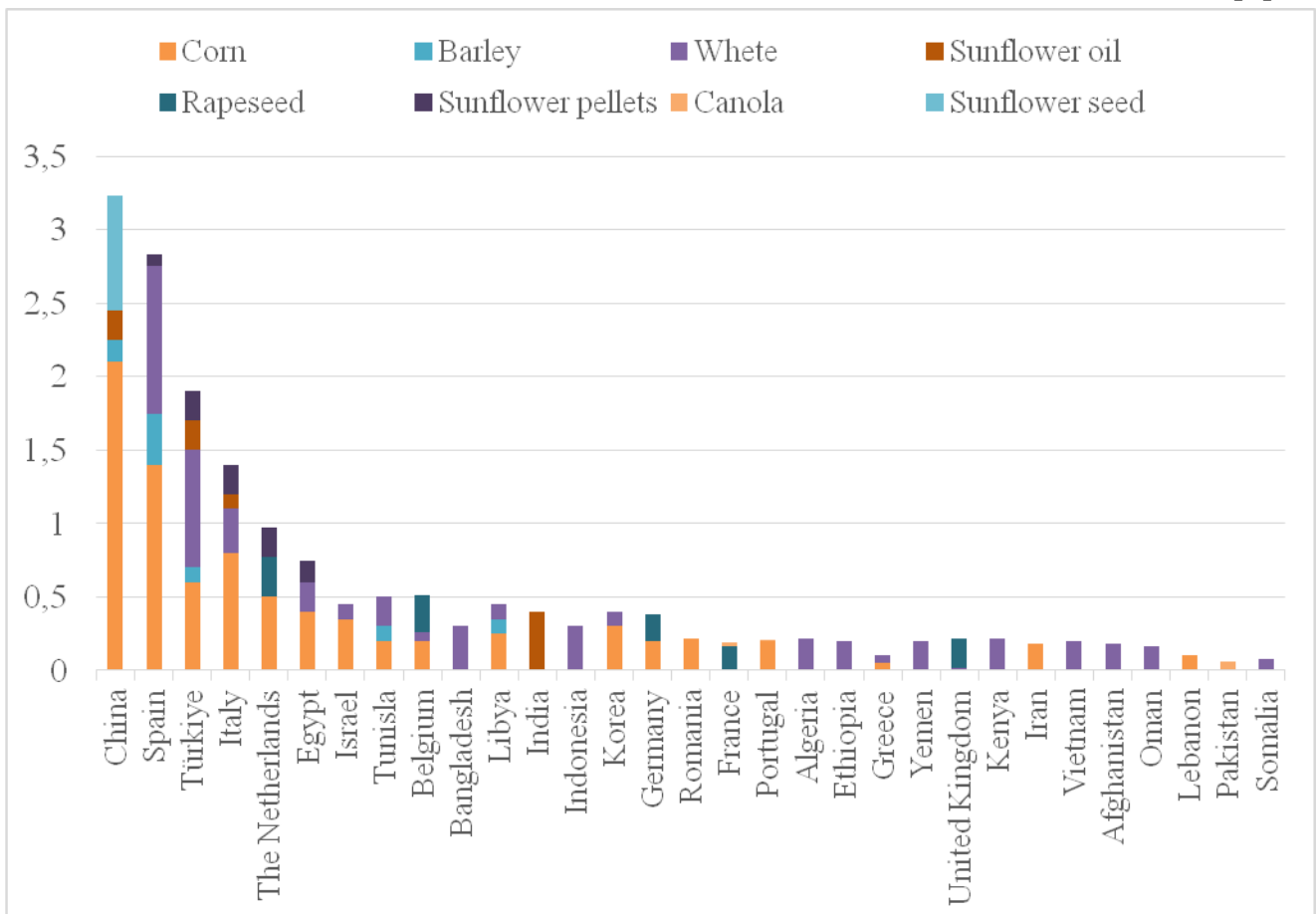


Рис. 1. Асортимент та обсяг експортного українського товару в рамках «Зернової ініціативи» по країнам-отримувачам станом 13.01.23, млн. тон

*Джерело: розроблено автором за джерелами [3]*

За сприянням ООН і Туреччини експорт склав 22 мільйонів тонн української пшениці, кукурудзи та інших зернових. 800 рейсів суден експортували понад 21 мільйон тонн продовольства за станом на лютий 2023 року. 65% експортованої пшениці досягло країн, що розвиваються. Залишається проблема виходу росії з угоди та уповільнення інспекції суден – близько 145 суден чекають у водах Туреччини, а за статистичними даними у середньому 110 суден, а час очікування від 2 до 5 тижнів, в свою чергу призводить до великих збитків вантажовласників у мільйонах доларах [5].

Гуманітарна програма спрямована на постачання щонайменше 60 суден українського зерна понад 1 мільйону людей у країнах, найбільш уразливих до продовольчої безпеки (наприклад, Ефіопія, Судан, Південний Судан, Сомалі, Конго, Кенія, Нігерія та Ємен). Наразі Україна залучила 200 мільйонів доларів із 30 країн, включаючи ЄС, Катар, Туреччину, Японію, Норвегію, Корею, Канаду та США [6].

За даними ООН на 14 березня 2023 року, згідно з угодою було експортовано майже 24,3 мільйона тонн. Початкова 120-денна угода, укладена з ООН і Туреччиною в липні минулого року, була продовжена ще на 120 днів у листопаді, до 18 березня. Але подальша підтримка угоди під загрозою, тому що 5 травня 2023 року поки що не дійшли згоди по поводу роботи «Зернової угоди».

Таким чином Одеський морський торговельний порт займає ключове значення для перевезення необхідного аграрної продукції з України в країни Європи, Азії та Африки. Завдяки зерновій угоді український уряд підтримує світового агросектору, сповільнює динаміку втрат виробників після лютого 2022 року та підтримує національну економіку, яка знаходиться у тяжкому стані.

#### **Список використаних джерел:**

1. The role of the black sea grain initiative in bringing ukrainian grain to the world. UNCTAD. 20 October 2022. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2022d6\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2022d6_en.pdf)

2. Review of maritime transport. United Nations conference on trade and development 2022. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf)

3. Results as of 9 December 2022 Black Sea Grain Initiative. Food and Agriculture Organization of the United Nations. URL: <https://www.fao.org/3/cc3496en/cc3496en.pdf>

4. Міністерство інфраструктури України. *Нові матеріали*. URL: <https://mtu.gov.ua/>

5. Зернова ініціатива. Єдиний веб-портал органів виконавчої влади України. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/zernova-initsiatyva-cherez-dii-rosiiian-svit-shchomisiatsia-nedootrymuie-miliony-tonn-prodovolstva>

6. Maryna Maiboroda, Luba Krylova. Food security & grain initiatives. February 2023. URL: [https://www.razomforukraine.org/wp-content/uploads/2023/02/Food-security\\_grain-initiatives-.pdf](https://www.razomforukraine.org/wp-content/uploads/2023/02/Food-security_grain-initiatives-.pdf)

**Сівань А.С.**

*аспірант, спеціальність 073 Менеджмент*

*Національного університету «Одеська морська академія»*

*Науковий керівник: Сотниченко Л.Л., д.е.н., професор кафедри менеджменту та економіки морського транспорту ННІ МП та М Національного університету «Одеська морська академія»*

## **КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ МОРСЬКИХ ПОРТІВ У ПРОГНОЗУВАННІ РОЗВИТКУ ГАЛУЗІ**

Конкурентоспроможність морського порту – це багатопланове поняття, яке в залежності від суб'єкта конкуренції та масштабу оцінюваного конкурентного ринку може розглядатися на макрорівні як конкурентоспроможність морських портів країни, басейну; на мезорівні – як конкурентоспроможність окремого морського порту; на мікрорівні – конкурентоспроможність підприємства, що надає послуги у морському порті, і конкурентоспроможність конкретної послуги, що надається в порту.

Портова конкуренція на практиці повинна охоплювати сценарій чотирьох рівнів [2].

Рівень 1: Міжпортова конкуренція на рівні портових органів, де означає, що конкуренція існує в різних портах. Зацікавленій стороні подобається, як уряд чи портові органи намагаються зміцнити конкурентні позиції в умовах задоволення вимог ринку та пропонують оптимальні умови праці: інфраструктура або залучення інвестиційного проекту.

Рівень 2: Міжпортова конкуренція на товарному рівні, що відбувається між портами, коли конкурують за подібні портові підприємства. Адміністрація порту зосереджується на різних категоріях портового трафіку, щоб отримати відносно вищу частку ринку або темпи зростання.



Рівень 3: Міжпортова конкуренція на рівні оператора, яка говорить про конкуренцію між операторами з різних портів. Крім того, більшість операторів конкурують під час руху певних портових структур.

Рівень 4: Внутрішньопортовий кластерний рівень конкуренції, коли конкуренція відбувається в тому самому порту, але серед подібних портових підприємств. Наприклад, термінал, буксир або пілотні операції. Цей рівень може запобігти монополії та покращити якість обслуговування в порту.

Українські порти ще не досягли необхідного рівня конкурентоспроможності, порівняно з провідними портами світу. Факторами знижуючими конкурентоспроможність Українських портів є [3]: високі портові збори, невідповідність режиму та процедур роботи пунктів пропуску світовій практиці (митна процедура), неврегульованість орендних та земельних відносин у портах, нерозвиненість логістичної припортової інфраструктури, залізничних та автомобільних підходів до портів є їх суттєвим недоліком, недосконалість законодавчої бази щодо портової діяльності, значна частина портів розташована в межах міст та їх розвиток утруднений, податкова система також впливає на конкурентоспроможність українських портів.

Очевидно, що українські порти мають меншу конкурентоспроможність, ніж порти суміжних країн, які, крім інших переваг, ще мають серйозну державну підтримку. Для того, щоб підвищити конкурентоспроможність українських портів, необхідно вжити наступних заходів [4, 5]:

- витрати на забезпечення безпеки мореплавання в портах та на підходах до них (підтримка габаритів глибин каналів та акваторій, утримання загальнопортових гідротехнічних споруд) повинні компенсуватися з державного бюджету у більшому обсязі (на даний момент фінансування недостатньо);

- орієнтування роботи державних контрольних органів відповідно до процедур і схем, що використовуються у світовій практиці, для зведення до мінімуму часу контрольних процедур;

- створення спеціальних портових економічних зон є важливим чинником підвищення конкурентоспроможності вітчизняних портів при перевалці зовнішньоторговельних вантажів, а також виступає неодмінною умовою для конкуренції транзитних вантажів з портами суміжних країн;

- випереджальний розвиток залізничних та автомобільних підходів, модернізація портових транспортних вузлів, припортової інфраструктури та логістичних центрів.

Перелічені вище недоліки можна більшою мірою нейтралізувати реалізацією логістичного комплексу заходів, що призведе до зростання

конкурентоспроможності українських портів та прискорення їхнього виходу на передовий світовий рівень.

Все вищезгадане має пряме відношення до вантажообігу морських портів і обов'язково має враховуватися при розробці прогнозу, оскільки дозволяє зрозуміти, як відбувається розподіл вантажів по різних портах, які фактори є ключовими при виборі маршруту руху вантажу від пункту його зародження до пункту призначення.

Оцінка конкурентоспроможності морських портів є важливою частиною локального прогнозування, оскільки навіть за наявності даних про обсяги перевалки вантажу загалом, перед дослідником постає проблема розподілу наявного обсягу в портах залежно від діючих виробничих потужностей і рівня їх використання. На думку міжнародних експертів, очевидними є три етапи еволюції портів [2].

Етап 1: Порт – стивідорний термінал: перевалка та зберігання вантажів; складування.

Етап 2: Порт з додатковими послугами, створення доданої вартості у вантажах (порт-завод з переробки промислового та комерційного експорту).

Етап 3: Порт як центр логістики.

В результаті перетворень у портовій діяльності, обумовленими об'єктивними процесами розвитку світової економічної системи та загостренням конкуренції між портами, потрібно внести зміни до сформованого понятійно-термінологічного апарату. Це стосується таких понять, як «зона логістичного впливу порту», «портовий кластер», «конкурентоспроможність порту».

Зона логістичного впливу порту включає підприємства, продукцію яких з логістичної точки зору (своєчасність доставки, мінімальні транспортні витрати по всьому ланцюжку доставки товару, збереження вантажів) доцільно переміщати через даний порт. Формується ця зона за організаційним принципом. Вона не пов'язана із жорстко визначеними територіями, не має чітко зафіксованих кордонів.

Портовий кластер – це територіально об'єднана структура, яка може розглядатися як самостійна одиниця.

Конкурентоспроможність порту - наявність сильних, стійких позицій над ринком портових послуг. Основними показниками конкурентоспроможності порту є [3]: тривалість пільгового зберігання вантажів; наявність спеціалізованих складів та розвиненої інфраструктури (авто- та залізничні колії та станції); рівень наскрізної ставки та транзитний час доставки вантажу від станції відправника до порту призначення (по експорту) або від порту

відправника до складу одержувача (по імпорту); ймовірність додаткових витрат та затримки вантажу.

Показники які безпосередньо впливають на умови обробки та обслуговування суден у порту [3]: наявність глибоководних причалів для великотоннажних суден, інтенсивність вантажних робіт, тарифи судових зборів та послуг лоцманів та буксирів, відсутність простоїв в очікуванні причалу.

Дослідження вітчизняних та зарубіжних вчених у галузі розвитку портової індустрії підтверджує доцільність розміщення транспортно-логістичних центрів на базі річкових та морських портів.

Проведений аналіз робіт, що висвітлюють функції транспортно-логістичного центру в організації руху вантажопотоків, дозволяє зробити висновки щодо необхідності забезпечення:

- внутрішньогалузевих пропорцій у розвитку технічних засобів транспорту в регіоні, включаючи узгодження провізних здібностей флоту, пропускних та переробних здібностей портових термінальних пристроїв, залізничних та автомобільних підходів;

- якісного обслуговування вантажовласників, судновласників та ефективного використання транспортних засобів;

- оптимального сполучення технічних та експлуатаційних показників пристроїв та транспортних засобів за основними вантажопотоками в порту.

Для прогнозування розвитку морських портів у перспективному плануванні в умовах глобалізації необхідно визначити критерії, що дозволяють в рамках прийнятої стратегії коригувати напрямок розвитку порту задля формування його конкурентних переваг.

### **Список використаних джерел:**

1. Рябчук В. В., Калініна Г. Г. Конкуреноспроможність та стратегічне позиціонування морських портів. *Економічний вісник Донбасу* № 1(63), 2021. С. 90-94. URL: <http://dspace.nbuiv.gov.ua/handle/123456789/179807>

2. Slack, V. and Wang, J. (2002). The Challenge of Peripheral Ports; an Asian perspective. *Geojournal*, 56(2), pp. 159-166. URL: <https://doi.org/10.1023/A:10224527>

3. Руснак А.В. Чинники формування конкурентоспроможності. *Економіка та держава*. №2, 2021, С.24-28. URL: <http://www.economy.in.ua/?op=1&z=4855&>

4. Макаренко М.В. Просянок В.В., Шайхатдінов А.З. Дослідження чинників конкурентоспроможності портів ЄС. *Економічний вісник Донбасу*. 2021. № 1 (63). С. 31-36. URL: <http://dspace.nbuiv.gov.ua/handle/123456789/>

5. Реалізація стратегії інноваційного розвитку вітчизняних морських портів. Науковий вісник Ужгородського Університету. 2019. URL: <https://www.econa.org.ua>

**Сотниченко Л.Л.**

*д.е.н., професор кафедри менеджменту та економіки морського транспорту ННІ МП та М Національного університету «Одеська морська академія»*

## **ІНТЕГРОВАНЕ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИМИ СИСТЕМАМИ МОРСЬКИХ ПОРТІВ**

Європейський вектор інтеграції України зумовлює необхідність формування транспортно-логістичної системи, яка надає можливість об'єднати або забезпечити взаємодію всіх учасників на різних рівнях реалізації товару чи послуг. Формування транспортно-логістичної системи потребує визначення закономірностей та особливостей розвитку в умовах євроінтеграції, що визначає актуальність теми та її цінність.

Досягнення необхідного рівня розвитку логістичної інфраструктури морських портів зумовлене створенням та впровадженням єдиної системи управління логістичними потоками на основі інтеграції та координації суб'єктів транспортно-логістичного ринку на макро-, мезо- та мікрорівнях.

Слід наголосити, що логістична інфраструктура морських портів, з одного боку, є об'єктивною умовою функціонування логістичних систем, з іншого - її розвиток безпосередньо зумовлений «затребуваністю» транспортно-логістичних послуг у центрі сполучення вантажопотоків, що висуває на перший план вирішення завдання формування стійкого вантажопотоку.

Вирішення зазначеної задачі пропонується здійснити за допомогою формування інтегрованого управління транспортно-логістичними системами морських портів з використанням технологій та інструментів логістичного менеджменту.

Поняття «інтеграція», «інтегрування» використовуються в різних функціональних галузях та рівнях логістики стосовно управління ланцюгами поставок [1], бізнес-процесів [2], транспортно-логістичним системам, міжкорпоративним логістичним структурам [3] та ін.

Інтегроване керування транспортно-логістичними системами морських портів визначається як відносно стійка сукупність суб'єктів керування та учасників транспортно-логістичного ринку, взаємопов'язаних логістичним керуванням вантажопотоками (рис. 1).

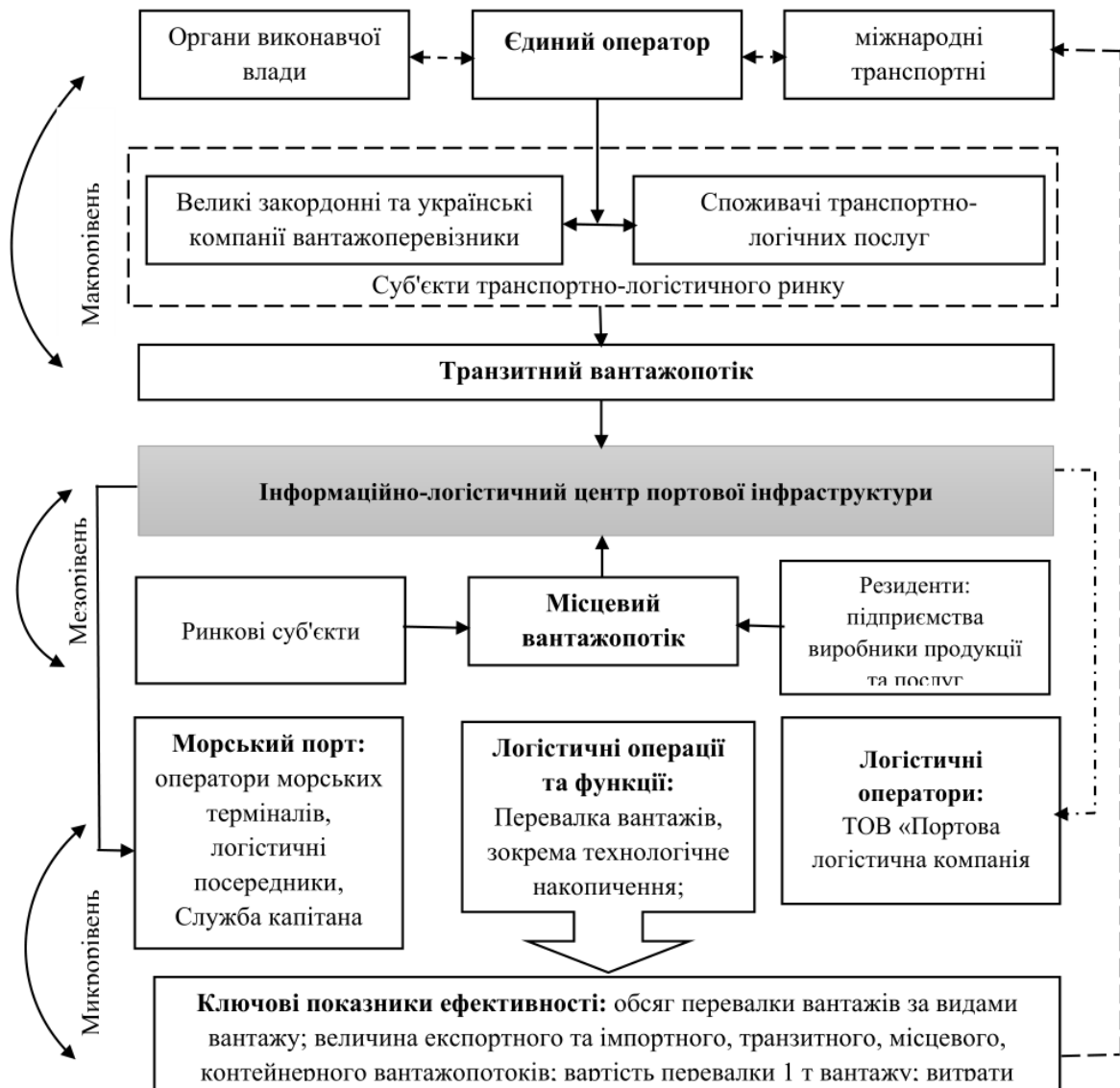


Рис. 1. Принципова модель інтегрованого керування транспортно-логістичними системами

У транспортно-логістичних системах інтеграція розглядається як спосіб організації окремих компонентів (суб'єктів та об'єктів управління вантажопотоками на макро-, мезо- та мікрорівнях) в одну систему, яка забезпечує наскрізне узгоджене управління матеріальними та супутніми потоками об'єктів управління.

Мета інтегрованого керування транспортно-логістичними системами полягає у формуванні стійкого вантажопотоку на основі узгодженої та цілеспрямованої взаємодії суб'єктів ринку транспортно-логістичних послуг та держави. Досягнення поставленої мети реалізується у вигляді комплексу завдань [4] :

- забезпечення задоволення потреб клієнтів у транспортно-логістичних послугах на основі впровадження логістичних інновацій транспортування та

перевалки вантажів та «розвитку платформних технологій, інтернету речей, хмарних сервісів, віртуального моделювання, технологій захисту даних та ін.»;

- раціональне поєднання централізованого державного управління ринком транспортно-логістичних послуг та економічної самостійності ринкових суб'єктів;

- формування організаційної структури логістичного управління вантажопотоками на макро- та мікрорівнях;

- розвиток механізмів державно-приватного партнерства для створення сучасних об'єктів логістичної інфраструктури морських портів;

- регулювання та координування механізмів узгодження тарифної та митної політики вантажоперевезень.

Основним суб'єктом інтегрованого управління транспортно-логістичними системами морських портів на різних рівнях стає створення централізованого органу управління - Єдиного оператора.

Цільові орієнтири діяльності Єдиного оператора відповідають цілям інтегрованого управління транспортно-логістичними системами можуть бути реалізовані за допомогою таких базових функцій: аналіз кон'юнктури ринку вантажоперевезень; створення бази даних щодо ситуації на регіональних ринках; формування попиту та пропозиції на основі укладання угод з великими закордонними та українськими вантажоперевізниками; оцінка логістичного потенціалу транспортної та складської інфраструктури у конкретних регіонах; розвиток партнерських зв'язків з існуючими та потенційними контрагентами та формування потреби на послуги інтегрованої логістичної системи.

Інформаційно-аналітичний логістичний центр – інфраструктурний комплекс, який здійснює координацію та оптимізацію вантажопотоків та формування пакету логістичних послуг з комплексного забезпечення транзитного вантажопотоку та призначений для виконання наступних функцій:

- консолідація матеріальних та інформаційних потоків на всіх етапах перевалки та технологічного накопичення вантажів, організація єдиного інформаційного простору для учасників змішаних перевезень;

- інтеграція оперативної інформації про морський, залізничний, автомобільний вантажний фронт морських терміналів порту в режимі реального часу та надання її зацікавленим суб'єктам;

- оптимізація маршрутів проходження місцевих та транзитних вантажопотоків, координування технологічної взаємодії операторів морських терміналів;

- організація перепідготовки та підвищення кваліфікації фахівців інформаційно-логістичного, транспортно-експедиторського та митно-брокерського профілю та інші види інформаційних та аналітичних послуг.

На мезорівні інформаційно-аналітичний логістичний центр розглядаємо як суб'єкт управління, першочерговою метою якого є інтеграція функцій формування та підвищення ефективності логістичних господарських зв'язків із функціями визначення потреб у перевезеннях та використанні складів.

Найбільш високою формою організації перевезень, яка задовольняє вимоги споживачів, є інтегральні технології, що дозволяють використовувати переваги кожного виду транспорту та створити споживачам обслуговування високого рівня якості. Формування ефективної транспортно-логістичної системи України забезпечує економічний розвиток держави та підвищує конкурентоспроможність країни поміж інших ринків транспортно-логістичних послуг. Транспортно-логістична система дозволяє забезпечити вимоги споживачів, високий рівень якості обслуговування та транспортних послуг.

#### **Список використаних джерел:**

1. Буркинський Б.В., Нікішина О.В, Лисюк М.Л. Методологічні засади формування ефективної логістики товарних ринків: монографія; ІПРЕЕД НАНУ, Одеса 2020. 199 с.

2. Моргулець О., Нищенко О., Зінченко О. Впровадження аутсорсингу бізнес-процесів на підприємстві. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*, 3(34), 2020. С. 283–292. <https://doi.org/10.18371/fcартр.v3i34.215522>

3. Негода А. В. Міжнародна логістика у схемах: навчальний посібник. Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Київ: ВПЦ "Київський університет", 2020. 191 с.

4. Крикавський, Є.В., Похильченко О.А., Фертч М. Логістика та управління ланцюгами поставок : підручник. Львів : Вид-во Львів. політехніки, 2020 . 848 с.

5. Logist.FM (новини, рішення та публікації з логістики). URL: <http://logist.fm/>

6. Логістика в Україні (новини зі світу логістики та управління ланцюгами поставок). URL: <https://logistics-ukraine.com/>

**Станева Я.М.**

*аспірант, спеціальність 073 Менеджмент*

*Національного університету «Одеська морська академія»*

*Науковий керівник: Сотниченко Л.Л., д.е.н., професор кафедри менеджменту та економіки морського транспорту ННІ МП та М Національного університету «Одеська морська академія»*

## **МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ПРОГНОЗУВАННЯ РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

Морський транспорт та порти відіграють важливу роль у сталому розвитку світової економіки. У даний час, як міжнародні бази перевалки, порти еволюціонують від звичайних роздрібних терміналів до контейнерних розподільчих логістичних центрів (хабів). Як природний інтерфейс, морський порт також розглядається як спеціальний міжнародний транспортний вузол. Отже, прогнозування розвитку морських портів відіграє важливу роль для нинішньої портової галузі.

Прогнозування – це «засноване на встановлених причинно-наслідкових зв'язках і закономірностях виявлення стану та можливих шляхів розвитку явищ і процесів у майбутньому» [1].

У транспортній логістиці прогнозування застосовується у різних функціональних галузях – визначення тенденцій попиту товари та транспортні послуги, моделювання оптимального обсягу замовлення, оптимізації перевезень вантажів та інших.

При цьому в теорії прогнозування відомо більше 150 методів прогнозування, з яких широко використовуються близько 25 (з групи формалізованих методів: екстраполяція, метод найменших квадратів, статистичні методи; з групи евристичних: метод експертних оцінок, дерево рішень, анкетування та ін.). Вибір методу прогнозування та його якість багато в чому залежить від наявності та доступності інформації [2].

Порт є відкритою економічною системою, транспортно-логістична складова якої представлена суб'єктами та об'єктами морського порту, об'єктами інженерної та транспортної інфраструктури, логістичними посередниками, органами управління. Ефективність діяльності останніх безпосередньо залежить від структури та обсягу вантажів, що перевозяться, технічних характеристик суден, що використовуються для морського перевезення, раціональної організації вантажно-розвантажувальних робіт, якості наданих логістичних послуг та інших факторів, що зумовлює необхідність, в першу чергу, розробки прогнозу обсягу вантажопотоку за видами вантажу.



Класична технологія прогнозування передбачає послідовність етапів.

Етап 1. Формулювання мети та завдань прогнозування, вибір способів та засобів здійснення. Стосовно нашого дослідження мета прогнозування – отримання науково обґрунтованих варіантів обсягу та структури вантажопотоку та необхідної кількості суден для перевезення даного вантажопотоку, що передбачає вирішення наступних завдань: формування бази вихідних даних; виявлення факторів і тенденцій, що впливають на величину і структуру вантажопотоку; вибір методів прогнозування. Таким чином, об'єктом прогнозування є структура та обсяг вантажопотоку морського порту.

Враховуючи, що порт «... є стохастичною системою, яка не піддається точному та детальному прогнозу» [3], як база вихідної інформації використовуються матеріали відкритих джерел: Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р. [4]; статистична звітність [5]; виробничі та фінансово-економічні показники діяльності морських портів [6]; результати аналітичних досліджень UNCTAD/2020/2021 [7], Євразійського банку розвитку та інших організацій; оперативні дані Міністерства інфраструктури України [8]; інтернет-ресурси і т.д.

Основним методом прогнозування обсягу вантажопотоку визначено аналітичний метод, який поєднує експертні оцінки потенційної величини приросту вантажопотоку за періодами та аналіз динаміки вантажопотоків за минулий довгостроковий період.

Етап 2. Опис об'єкта прогнозування та прогнозного фону. Об'єкт прогнозування є потенційними обсягами вантажопотоку і суднопотоку, формованих біля порту. Обсяг перевезень або вантажопотоку утворюється експортним, імпортним та каботажними потоками вантажів, що проходять через порт.

Експортний вантажопотік морського порту, у свою чергу, залежить від номенклатури вантажів, що перевозяться, і формується місцевим і транзитним вантажопотоком. Місцевий вантажопотік генерується резидентами порту та регіональними підприємствами – виробниками товарів. Транзитний вантажопотік – це кількість вантажу, маршрут (частина маршруту) перевезення якого проходить територією України з використанням одного або кількох видів транспорту, при цьому відправник (вантажовідправник) та одержувач (вантажодержувач) перебувають за межами території України.

Загальний прогнозний фон розвитку вантажопотоків, на думку експертів, характеризується як позитивне, обумовлене такими факторами:

- позитивними темпами зростання світового ВВП та розвитку світової економіки;

- світова морська торгівля відновилась на 3,4% у 2021 році, і, за прогнозами, зростання продовжиться протягом 2022–2026 років;
- зацікавленістю економічних суб'єктів у скороченні тривалості та собівартості перевезень;
- активною державною політикою розвитку транспортної інфраструктури України та зокрема морського транспорту;
- інтеграцією України у світову економіку та у світову транспортну систему;
- швидко зростаючим ринком транспортно-логістичних послуг та його цифровізацією.

У сучасних умовах процес прогнозування показників роботи портів є складним та багатограним, не обмежується окремими методами прогнозування. З огляду на зміни, що постійно відбуваються в країні, старі методи прогнозування втрачають свою актуальність [9].

Таким чином, в процесі прогнозу необхідно враховувати, що фактори економічної середовища впливають на купівельну спроможність вантажоодержувача, що змінюються в структурі та обсязі споживання на перевезення.

Статистична інформація здебільшого розкриває тенденції перевезень за минулі періоди, що, у свою чергу, допомагає прогнозувати перевезення у майбутньому. Інформація про пропускну можливість елементів портової інфраструктури дає уявлення про її можливість обслуговувати судна. Показники пропускну спроможності порту дозволяють оцінити відповідність пропускну спроможності окремих споруд порту прогнозного обсягу перевезень, а також оцінити вплив затримок, що виникають у системі за різних обставин [10].

Незважаючи на те, що постійно відбувається еволюція процесу прогнозування, облік все більшої кількості факторів при побудові прогнозу, розширення спектру вихідної інформації, що використовується під час прогнозування, дають можливість удосконалити процес, і, відповідно, підвищити точність результату. Найчастіше на підприємствах різних форм власності використовують нині експертний метод прогнозування, оскільки є умови невизначеності та ризику функціонування через ринкову кон'юнктуру. Для великих транспортних компаній рекомендується виконувати прогноз рівня обсягів реалізації у фінансовому вираженні окремих видів основної діяльності.

***Список використаних джерел:***

1. 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>
2. Степаненко В.О. Оцінка конкурентоспроможності морської інфраструктури України. *Науковий вісник Ужгородського університету, Серія «Економіка»*. №1 (53) 2019. URL: <http://visnyk-ekon.uzhnu.edu.ua/article/view/>
3. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/nt3297>
4. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. Затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>
5. Офіційний сайт Державної служби статистики. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
6. Офіційний сайт Адміністрації морських портів. URL: <http://uspa.gov.ua/>
7. Обзор морского транспорта. *Review of Maritime Transport 2020,2021,2022*. URL: <https://unctad.org/en/pages/>
8. Про морські порти України: Закон України // Офіційна Інтернет сторінка Верховної ради України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4709>
9. Дем'янченко А.Г., Сотниченко Л.Л. Вдосконалення організаційно-економічного механізму управління розвитком підприємств морської галузі / монографія. Одеса: НУ «ОМА», 2017. 325 с.
10. Frasyniuk T.I. Marine Shipping Industry Within the System of Global Economic Relations Sustainability. Electronic resource International Journal of Engineering & Technology. 2018. Vol.7, No 4.3 (2018): Special Issue 3. P. 451-455.

**Стахов А.Ю.**

*аспірант кафедри «менеджмент 073»*

*Національного університету «Одеська політехніка»*

*Науковий керівник: Примачов М.Т., д.е.н.,*

*професор, професор кафедри «ЕТ та ПМТ»*

*Національного університету «Одеська морська академія»*

## **СТРУКТУРИЗАЦІЯ АСИМЕТРІЇ РОЗВИТКУ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ**

При формуванні окремих видів асиметрії розвитку морського транспорту слід розраховувати доцільність збалансованості на основі ефекту синергії. Але з урахуванням диференціації результатів та витрат для окремих складових необхідне урахувати підприємницьку результативність.

В умовах динамічної зміни рівноваги в системі ринку морської торгівлі забезпечується зміна підприємницької ефективності. Це теж впливає на макроекономічну результативність, тому формується проблема вибору симетричної реакції на подолання окремих проблем. За принципом симетрії розвитку проблемою за екстернальними факторами розглядається невідповідальність формування фонду розвитку на основі поточних економічних результатів.

В цьому аспекті слід урахувати, що параметри інвестиційного накопичення обумовлюються і необхідністю реконструкції діючих капітальних активів. Крім того, принциповим слід розглядати наявність подібних фондів в системі національного банку реконструкції та розвитку. При цьому макроекономічні структури повинні стежити за збалансованістю зростання фонду споживання.

Одночасне слід урахувати змінність стану ринку морської торгівлі в межах збалансованості, або асиметрії стану провізної спроможності флоту відносно зміни параметрів вантажопотоків. Така ситуація й обумовлює пріоритет формування фінансових збережень для покриття необхідних витрат.

Системне економічне безпечною слід розглядати діяльність флоту, або порту такої варіант операторської діяльності, якій забезпечує відповідне рівню капітальних активів притік фрахтової чи стивідорної виручки в розрахунку на рік. Для формування відповідної підтримки підприємств морського транспорту слід використовувати метод розрахунку макроекономічного ефекту інвестиційної підтримки окремих галузей. Таким чином формується симетричність позиціонування в глобальному розподілі праці відносно капіталоємності розвитку окремих підсистем народного господарства.

Глобальний норматив ефективності повинен контролювати характер симетричності розвитку відносно внутрішньої збалансованості та пріоритетного позиціонування в системі глобального ринку морської торгівлі. Це фактичне продемонстрували США при виборі стратегії активізації національного виробничого сегменту та створення умов для позиціонування іноземних виробників. Таким чином розширюється сегмент робочих міст в системі продукції з високої доданої вартістю, що й обмежує інфляційні процеси.

Такі нормативи відокремлюють види діяльності, які крім того ураховують вплив підприємств на формування параметри поточних платежів та сприяють профіциту державного бюджету. Крім того важливішим за сукупністю вимог стає урахування впливу підприємств окремої галузі на систему оптимізації нормалізованого за станом та структурою споживання громадян країни.

З макроекономічній позиції важливий критерій, що підкреслю диференціацію впливи окремих ринкових структур на формування загально

державних показників. Необхідне ураховувати характеристики, які розкривають системну безпеку, інвестиційні потоки та продуктивність праці.

Локальним критерієм симетрії розвитку окремої складової морської транспортної індустрії слід розглядати рівень підприємницької ефективності, що відповідає збалансованості сегменту позиціонування та забезпечення конкурентної продуктивності виробничого потенціалу.

Різноманітність управління параметрами симетрії розвитку окремих структур ринку морської торгівлі обумовлюється насамперед масштабністю підсистеми, що розглядається. Головним зостається відповідна реакція судновласницьких структур на характер зміни основних параметрів глобального ринку морської торгівлі. Для окремих складових – забезпечення конкурентної відповідності відносно інвестиційного розвитку.

Оптимальним розглядається варіант розвитку підсистеми морського транспорту, при якому забезпечується ефективність без зайвих витрат, що обумовлені асиметричним станом капітальних активів відносно конкурентних стратегій інших операторів.

Глобальний критерій симетрії позиціонування окремого транспортного підприємства в ринку морської торгівлі характеризує відповідність поточним характеристикам зростання провізної спроможності та реакції фрахтових (тарифних) ставок в сегменті спеціалізації. В системі адекватності слід контролювати характер співвідношень капіталоємності обслуговування вантажопотоків окремими складовими ринку морської торгівлі. Саме диференціація цієї характеристики й обумовлює структуру діяльності конкурентоспроможних та субстандартних судноплавних компаній.

Оптимальним за критерієм симетрії розглядається варіант діяльності судна чи стивідорного комплексу при умові, що забезпечує найкращий рівень використання капітальних активів або досягнення адекватного стану за поточними умовами відповідного сегменту спеціалізації. Розглядається досягнення найбільшої відповідності економічного стану окремого підприємства відносно положенню цього сегменту на ринку морської торгівлі.

Симетричність розвитку складових глобальної морської індустрії відносно параметрів вантажопотоків, а також своєчасність повернення інвестиційних ресурсів обумовлює стійкість на основі максимуму грошового потоку. Це й обумовлює диференціацію рівня рентабельності капітальних активів за умовами екстернальних обмежень та досягнення необхідних параметрів інвестиційних ресурсів.

Управління розвитком окремого підприємства морського транспорту повинно забезпечувати ефективність відповідних інвестиційних ресурсів на трьох рівнях: володіння, позатранспортному та макроекономічному. Зміна

граничних характеристик економічного результату на основі зростання параметрів виробничого потенціалу підкреслює необхідність концентрації уваги на удосконаленні техніко-економічного рівня підприємства за відповідності підвищення окремої складової результату.

При виборі альтернативи розвитку судноплавних компаній, або портів слід контролювати пріоритетність тим часового підходу до оцінку ефективності екстенсивного чи інтенсивного проекту оптимізації стану на основі порівняльної ефективності. Принциповим зостається оптимізація відносин загальнодержавних інтересів на основі оптимізації діяльності підприємницьких структур в системі глобальних економічних відносин. Але жорстка диференціація підсистем морського транспорту розвинутих країн і тих, що розвиваються обумовлює задачі пошуку інвестиційних рішень на основі доцільної інтеграції.

Головним зостається оцінка характеру зміни основних параметрів ринку морської торгівлі, можливої реакції альтернативних підприємницьких структур. Крім того зостається альтернативна зміна ролі окремих логістичних систем доставки вантажів. Тобто фактичне не послабляється вірогідність та не визначеність ситуації. Це й обумовлює відповідний рівень точності проектного обґрунтування розвитку.

Непередбачена змінність вартості суден торговельного флоту за екстернальними умовами обумовлює вимоги до повноти віддачі інвестиційних ресурсів за нормалізований життєвий цикл. В цьому аспекті індекс асиметрії параметра, що розглядається виконує функцію порівняльної позиції. Він не має розмірності тому, що розраховується порівнянням абсолютних значень показників, що відображають конкурентних позицій.

Показник відповідності розраховується як для окремого підприємства, так і повинен розглядатись в системі управління позицією окремого сектора, або галузі в цілому.

### ***Список використаних джерел:***

1. Асиметрія ринків транспортних послуг: теоретичні основи визначення та управління: монографія / за ред. Котлубай О.М., Липинської О.А, Буркинського Б. В. НАН України, Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж. Одеса: ІПРЕЕД НАНУ, 2018. 266с.
2. Балежентіс А., Яценко О.Н. Асиметрії торговельної інтеграції України та ЄС. Міжнародна економічна політика, 2018. № 1. С. 32–62.
3. The past, present and future of shipping, 275 Lloyd's List. 2009. 97 p.

4. The problems of sustainable development of the global maritime transport industry's subsystems: монографія / за ред. Примачова Н.Т., Klimek H., Херсон: UGIT і НМ, 2014. 318р

**Стахов С.Ю.**

*аспірант кафедри менеджменту на водному транспорті  
Одеського національного морського університету*

*Науковий керівник: Примачова Н.М., к.е.н.,  
доцент, доцент кафедри «ЕТ та ПМТ»*

*Національного університету «Одеська морська академія».*

## **ЕФЕКТИВНІСТЬ ТРАНСФОРМАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В СИСТЕМІ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ**

Окрема підприємницька діяльність обумовлюється вимогами ефективного позиціонування в системі соціально-економічних відносин. Це обумовлює здібність вибору найбільш привабливих форм діяльності як з боку менеджерських структур, так і з урахуванням закономірності ринкових відносин з урахуванням закономірності попиту у відповідному сегменті ринкових відносин.

Загальна економічна ефективність характеризується параметрами відношення рівня прибутку та вартості капітальних активів підприємства У цьому відношенні сформовано сукупність показників, що відображають відношення відповідно до різних джерел та форм залучення інвестиційних ресурсів. Принциповим стає використання факторного аналізу параметрів зростання вантажопотоків та реакції конкурентних судновласницьких підсистем.

Складним розглядається характер впливу зростання чисельності людства в окремих країнах на економічне зростання та посилення міжнародної торгівлі. Тільки окремі країни відповідають цієї закономірності. Але реальне зростання вітального попиту обумовлює необхідність розробки системи глобального вирішення питання і на основі стратегії G-20. Але це можливе далеке майбутнє не впливає на поточні проблеми формування трансформаційних процесів.

Тим не менш суттєва диференціація структури глобального ринку морської торгівлі на основі технології санкцій обумовлює суттєву зміну параметрів інвестиційних потоків та вірогідності й зростання середніх поточних витрат по доставці вантажів до користувачів. Достовірність очікування обумовлюється характером збалансованості ресурсного забезпечення виробництва при альтернативному підході до принципів

енергозабезпечення потреб. В цьому аспекті слід урахувати стратегію декарбонізації та розвитку вітрових електростанцій Євросоюзом у Північному морі.

Тим не менш необхідне використовувати метод урахування повного відображення загальних характеристик розвитку окремих складових глобальної економіки. При цьому процес ускладнюється за умовою формування багатоаспектності формування окремих об'єднань держав за критеріями збалансованості соціально-економічних важелів розвитку.

Одночасне слід звернути увагу на відокремлення показника продуктивності праці в торгівельному судноплаванні. При будь-якому техніко-економічному рівні саме праця спеціалістів обумовлює ефективність використання капітальних активів. Поточний дефіцит офіцерів торговельного судноплавання обмежує використання провізної спроможності суден та стає одним з факторів формування автономного судноплавання. Тим не менш управління в системі of-line суттєвої зміни спеціалістів за кваліфікацією. Потрібне не тільки нове юридичне положення про використання безекіпажних суден, а й формування спеціальних колективів фахівців, що забезпечують безперервність використання таких суден. Відокремлюється й стратегія забезпечення кібербезпеки.

Відповідне до поточних умов розвитку морської країни формуються відокремлення відносин до пріоритету окремих ресурсів. Головним зостається вибір адекватних трансформаційних процесів за пріоритетами забезпечення високопродуктивних робочих міст. В цьому аспекті й формується диференціація портів Євросоюзу, США та азійських країн відповідне принципу «розумного порту».

Але слід урахувати системне ключове значення спеціалістів морського транспорту. Тільки 1,7 мільйона чоловік забезпечують до 70 трильйонів доларів світової торгівлі. Тобто їх роботою в різній мірі забезпечується декілька мільярдів населення глобальних економічних відносин. Тому слід обережне відноситися до різних трансформаційних процесів відносно значимості окремої індустрії.

Ефект, обумовлений реалізацією інноваційних технологій, відображає різноспрямованість зміни витрат. У зв'язку зі зростанням вартості транспортних операцій (капіталомісткості) необхідно зіставити характер взаємозв'язку інтенсивності обробки вантажних і транспортних потоків з характером відповідного зростання вантажообігу. Відповідно до даних окремих спеціалізованих сегментів ринку морської торгівлі і використовуючи закономірності взаємозв'язку потенціалу, ресурсів і результату на основі логіки



визначення продуктивності флоту, розраховується характер зміни інтенсивності на загальну результативність.

Одночасно важливим залишається достовірність та повнота розгляду базових показників в системі наступних трансформаційних процесів, що обумовлюють зміну положення окремих морських підсистем. Головним стає досягнення умов відповідності системного розвитку глобального ринку морської торгівлі та забезпечення підприємницької ефективності та фактору синергії.

1. Слід відзначити, що здібність реалізувати необхідні інвестиційні програми засвідчує про ефективність позиціонування в обраному сегменті професійної діяльності. Про економічну неспроможність вирішення системних задач та ігнорування ролі морських технологій свідчить байдужність держави до збереження наявного потенціалу. Про реальність досягнення ЧМП, як найкращої в Європі судноплавної компанії та відсутності стратегії збереження національних інтересів свідчить втрата у свій час біля 300 суден та декілька сотень доларів прибутку від роботи компанії.

2. Системні розрахунки підтверджують особливість впливу підсистем морської транспортної індустрії на макроекономічну ефективність національного господарства. Це фактичне й забезпечує стратегію утримання торговельного флоту Євросоюзу в умовах жорсткої конкуренції з боку східних судновласницьких структур. Саме за такою формою слід використовувати та розширяти транспортний потенціал морської держави. Стійкість окремих компаній повинна ґрунтуватись на основі раціонального розподілу акціонерного капіталу. У структурі останнього з позиції системних інтересів державне агентство по управлінню майном повинно досягати 25,5 відсотка.

3. Про характер дискримінації інвестиційних процесів у системі морського транспорту свідчить невиконання українською стороною умов своєчасного будівництва контейнерного терміналу на Карантинному молу. Активна складова терміналу інвестувалась Німеччиною. У цьому аспекті при будівництві основного об'єкту виконані головні положення проекту. Але об'єкт не був своєчасно введений в експлуатацію через недоліки з боку вітчизняних будівельників гідротехнічних споруд. Тільки після претензій з боку іноземного інвестора АМПУ почало спробу, але час був упущений і строки відновлення хвилелому затягнулися.

4. Про єдність комерційних і державних інтересів свідчить рішення Німеччини виділити до 50 млн. євро на добудування хвилелому на Карантинному молу Одеського порту, де німецькими інвесторами побудований термінал. Транспортне відомство Німеччини запропонувало спільного зосередження зусиль на відновленні огорожувального молу, через відсутність

якого неможливо було повною мірою використовувати контейнерний термінал, що належить інвестору з Німеччини.

5. Тобто процес подальшої реалізації інвестиційного проекту зажадав переконати Німеччину в можливості спільного співробітництва. Однак іноземний інвестор обережно ставиться до відповідної діяльності в Україні. Про це свідчить і те, що цей термінал виявляється другим по масштабах після розвитку торговельної мережі «МЕТРО». Цей термінал є дочірнім підприємством однієї з найбільших стивідорних компаній Німеччини – HHLA International GmbH.

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

1. Фрасинюк Т. І. Система забезпечення стійкості розвитку підсистем морської транспортної індустрії : моногр. Одеса: НУ «ОМА», 2017. 303 с.
2. Bodie, Z., Kane, A., & Marcus A. J. (2021). Investments. Publisher: McGraw-Hill Education. 1184 p.
3. Narillo, C. K. (2013). Strategic Logic: The Logic of Competitive Power. Harvard Business Review Press. 256 p.
4. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD. New York and Geneva: UN, 2021.

***Хрісова Ю.В.***

*здобувач вищої освіти І року навчання  
освітнього ступеня магістр, спеціальність «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»*

## **ПОЗИЦІОНУВАННЯ МОРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ РИЗИКУ**

В умовах міжнародної інтеграції транспортна галузь є однією з пріоритетних галузей, яка забезпечує ефективне функціонування сукупного господарського механізму. Провідна роль належить морському транспорту, який забезпечує економічну стійкість України як морської держави.

Судноплавство в цілому є досить капіталомістким і високо ризиковим сектором бізнесу, але одночасно саме морські перевезення є тією сферою економічної діяльності, яка в період кризи характеризується відносною стійкістю. Ефективне використання основного капіталу безпосередньо впливає

на ефективність його відтворення, а, відповідно, і управління. Врахування геополітичних інтересів країни та забезпечення конкурентоспроможних умов розвитку морської інфраструктури визначає високу ефективність здійснення національного зовнішньоторговельного потенціалу на світовій арені морських перевезень[1].

Морський транспорт є однією з найважливіших логістичних ланок у просуванні української аграрної продукції на світових ринках, від його роботи значною мірою залежить конкурентоспроможність українського зерна та інших видів продукції у світі, продовольча безпека держави, внутрішні закупівельні ціни і доходи сільськогосподарських підприємств. За всю новітню історію України аграрний сектор жодного разу не мав негативного зовнішньоекономічного платіжного сальдо[2].

Проте експорт зерна з України через морські порти ускладнюється через політичну складову. Військовий стан в Україні спричинив значний збій у світовому судноплаванні та посилив поточні збої в ланцюзі поставок, перевантаженості портів і кризи екіпажів, спричинені пандемією Covid-19. Підписання Зернової угоди 22 липня 2022 року за підтримки ООН та Туреччини та розблокування портів Великої Одеси дало змогу частково відновити експорт агропродукції, але експортний потенціал зернових вантажів України значно перевищує можливості Зернового коридору. За даними Міністерства сільського господарства, на даний час Україна експортує на 30% менше продовольства, ніж до повномасштабного вторгнення[3].

Перші поставки зерна за зерновим коридором розпочалися на початку серпня 2022 року через три чорноморські порти, які до війни на 80% були воротами для агроекспорту. За період з 1 серпня до 31 серпня 2022 року з портів «Одеса», «Чорноморськ» та «Південний» було відправлено 1,72 млн. тонн агропродукції, на 68 суднах, порти призначення яких розташовані в 18 країнахтсвіту[4].

На рис.1.2 наведена географія експорту за період 01.08.2022-31.08.2022

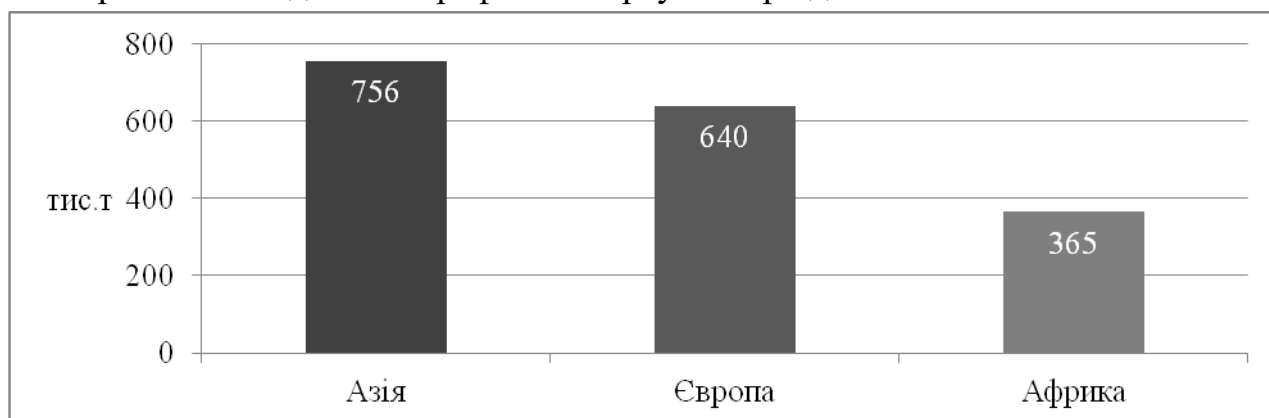


Рис. 1.2.Географія експорту за період 01.08.2022-31.08.2022

Джерело: Міністерство інфраструктури України. *Офіційний сайт*. URL: <https://mtu.gov.ua/>

З рис.1.2 видно що 756 тис.т агропродукції було експортовано до країн Азії, 640 тис.т до країн Європи , 365 тис.т до портів Африки.

Загалом з Одеського порту за серпень було експортовано 419 тис.т агропродукції, з порту Чорноморськ 848 тис.т та з порту Південний 459 тис.т продовольства. Основними вантажами стали кукурудза 66,9% , пшениця 21,6 %, насіння соняшнику 6,9% та 4,6 % склали інші продукти агропромисловості. Перший місяць роботи зернового коридору показує наскільки критично важливим він є для нашої економіки та глобальної продовольчої безпеки.

Судноплавство в цілому є досить капіталомістким і високоризиковим сектором бізнесу, але одночасно саме морські перевезення є тією сферою економічної діяльності, яка в період кризи характеризується відносною стійкістю. Ефективне використання основного капіталу безпосередньо впливає на ефективність його відтворення, а, відповідно, і управління. Здійснення морського перевезення повинно визначатися відповідними економічними та фінансовими показниками. Обґрунтування ефективності обраних параметрів розвитку транспортного флоту проводиться на основі розрахунків показників використання виробничого потенціалу . До цієї групи показників належать капіталовіддача використання активів, продуктивність праці , рентабельність функціональної діяльності.

Рентабельність роботи судна по Зерновому коридору на даний час складає 33%, це можна пояснити тим, що експортний потенціал зернових вантажів України значно перевищує можливості Зернового коридору. Кількість суден, які виходять із зерном з портів Одеси, залишається не високою - не всі судноплавні компанії готові відправляти судна у зону бойових дій[5].

Ризикованість перевезень та дороге страхування значною мірою відбивається на їх вартості. З погляду економіки перевезень уже зараз видно, що страхові премії за так звані “екстравоєнні ризики” можуть підскочити приблизно до 5% ринкової вартості суден, що перевозять українське зерно, а це додаткові витрати в розмірі від 300 тис. до 1 млн. доларів, які будуть інкорпоровані у фрахтову ставку.

Основні фактори ризику , які можуть негативно вплинути на роботу морських підприємств в Україні це зниження експорту агропродукції через скорочення врожаю, затримки в роботі суден через довготривалі перевірки а також функціонування галузі в умовах військового стану. На даний час необхідно забезпечити, щоб українські порти були відкриті для міжнародних перевезень і щоб співпраця між зацікавленими сторонами транспорту продовжувала надавати послуги. Завдання щодо збільшення потенціалу

морського судноплавства є пріоритетним, оскільки являє собою важливу складову підтримки та розвитку економіки України.

**Список використаних джерел:**

1. Mezina L.V. Parameters and factors of ensuring competitive stability of the port sector of Ukraine. Економічні інновації: зб. наук. праць. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2018. № 67. С158. -167.

2. М.В. Міусов, Н.Т. Економічні аспекти ефективного функціонування морської індустрії. За загальною ред. д.е.н., проф. Н.Т. Ірпінь. Моногр. Одеса: НУ "ОМА". 2017. 315 с.

3. «Зернова ініціатива»: відправлено ще 140 тис. тонн агропродукції для країн Африки, Азії та Європи // Міністерство інфраструктури України. *Офіційний сайт*. URL: <https://mtu.gov.ua/>

4. «Зернова ініціатива»: відправлено ще 9 млн тонн української агропродукції // Міністерство інфраструктури України. *Офіційний сайт*. URL: <https://mtu.gov.ua/>

5. Скільки ще притримується зерновий коридор// Порти України, №4-5. 2022. С.28-29.

## **РОЗДІЛ III. УКРАЇНА В УМОВАХ ЦИВІЛІЗАЦІЙНОГО ВИКЛИКУ**

*Бальжик І.А.*

*к.ю.н., докторант Національного університету  
«Одеська юридична академія»*

### **ВІЙНА В ХРИСТІЯНСЬКОМУ ПРАВОРОЗУМІННІ**

В соціокультурній матриці сучасних війн та збройних конфліктів важливе місце посідає релігійна складова. Необхідно знати генезу поглядів на війну, бо досить часто вилучені з історичного контексту релігійні вірування та уявлення використовуються як підстава для сучасних політичних і військових доктрин, тобто інтерпретуються в найбільш вигідному смислі з точки зору ідеологічних цілей певних рухів. Перш за все, говорячи про війну, треба визначитися з її дефініцією.

Сьогодні найбільш поширеною в наукових колах є визнана дефініція з першої справи по обвинуваченню Душко Тадича: «збройний конфлікт має місце кожен раз, коли держави застосовують силу чи коли відбувається тривалий збройний конфлікт між урядовими силами і організованими збройними групами або між такими групами всередині однієї держави» [1, р.453].

У Святому Письмі тема війни найчастіше зустрічається у Старому Заповіті, і є слова які ясно вказують, що Бог підтримує тих, хто виходить на боротьбу з ворогом. Православна та католицька церкви підтримують ідеї справедливої війни, яку можна розпочати тільки для захисту своєї батьківщини від нападників, частина протестантських церков не підтримує такої ідеї і стоять на засадах пацифізму та антимилітаризму.

Ідеї християнської доктрини справедливої війни є в міжнародному праві та лягли в основу наукової теорії. Християнство намагається мінімізувати зло, й приймає виклики складної реальності. Християни надіються на світ без гріха і насилля, обіцаний у Святому Письмі, який настане після другого пришествя Ісуса Христа.

Важливі кроки з розробки концепції справедливої війни робить св. Амвросій Медіоланський. Але в своєму вченні про війну основний наголос він робить все ж таки на проблемі збереження миру, згідно із законом справедливості. Якщо війна, вважає він, сприяє встановленню миру, то така війна справедлива. Таким чином, справедлива війна зовнішня, яка ведеться заради порятунку Вітчизни. Амвросій, подібно до інших отців Церкви, засуджував насильство і людиновбивство. Проте при цьому він, колишній

адміністратор високого рангу, виправдовує будь-які дії держави, спрямовані на самозбереження. Так само Амвросій виправдовує ту війну, яка відновлює порушену справедливість [2, с. 181-182].

Учень св. Амвросія – св. Августин завершує становлення християнського ставлення до війни і надає певної завершеності ідеї війни, її вплетенню в канву історії, яка виступає Божим задумом. Амвросій Медиоланський та Аврелій Августин створили християнську доктрину справедливої війни, яка пояснювала, коли і з яких причин християни можуть звертатися до військової сили і яким чином її застосовувати. Міланський єпископ запроваджує ідею війни, санкціонованої Богом. Саме така війна, що ведеться з благословення Бога і буквально керована ним, є прийнятною для християн. Насильство не засуджується, коли воно стає засобом служіння іншим способом забезпечення життя політичного співтовариства, до якого належать християни [3, р.16].

Християнський погляд на війну змінювався протягом усієї історії віри і був неоднозначним.

Наступні трансформації доктрини справедливої війни представлені в роботі Гуго Гроція «Про право війни та миру». Він робить своєрідну революцію, секуляризавши вчення про війну. Гуго Гроцій використовує основні положення вчення про війну Саламанкської школи, але поміщає їх у контекст теорії природного права і, що ще важливіше для нього, теорії права народів. Таким чином, питання щодо нормативного статусу війни переноситься Гроцієм у сферу права, яке встановлено між суверенними державами.

Метою справедливої, тобто такої, що отримала правову легітимацію, війни може бути захист себе або союзника, повернення майна та покарання злочинця. Обґрунтування права держав на вимушене застосування насильства (старозавітне за своєю природою) Гроцій поєднує з християнською мораллю та миролюбством. Він зауважує, що «благочестивіше і правильніше не скористатися» своїм правом на застосування насильства. Війна йому – крайній засіб [4, с.50].

Теорії справедливої війни немає у вигляді школи з єдиним каноном. Її прихильників об'єднує переконання, що участь у війні за певних умов може бути морально виправданою, тобто її можна назвати справедливою. Але в конкретних деталях принципів, які роблять війну справедливою, прихильники цієї теорії можуть сильно розходитися. У вузькому значенні можна говорити про теорію справедливої війни як про інструмент визначення ступеня моральної обґрунтованості збройного конфлікту. Проте видається, що значення теорії справедливої війни дещо більше – вона багато в чому визначає способи обговорення війни, які прийняті як у світі політики, так і на звичайному рівні.

Оновлення теорії справедливої війни пов'язане із серйозною переоцінкою її вихідних положень. Якщо минулого базовим елементом була доктрина війни як покарання чи війни за безпеку суверенної держави, то зараз фокус теорії переміщується на доктрину боротьби за права людини. Війна визнається формою захисту прав допустимими силовими методами.

До кінця Першої світової війни використання збройних сил розцінювалося не як злочин, а як допустимий шлях вирішення конфліктів. Подальший розвиток ідей війни, спроб її «гуманізації», обмеження в Західній Європі характеризується вже детальнішою розробкою та впровадженням морально-християнських норм у військову діяльність озброєних людей [5].

Цей процес має як внутрішні детермінанти, так і зовнішні. Оскільки у культурі Заходу домінуючою стає юридично-правова настанова, то більшість здобутків цього процесу знаходять своє відображення в церковному праві та постановах місцевих соборів, а пізніше – в міжнародному гуманітарному праві.

#### **Список використаних джерел:**

1. ICTY, Prosecutor v. Tadić, Case No. IT-94-1-AR 72; Decision on the Defence Motion for Interlocutory Appeal on Jurisdiction (Appeals Chamber).
2. Амвросий Медиоланский. Об обязанностях священнослужителей/ пер. с лат. Гр. Прохорова. М.; Рига: Благовест, 1995. 412 с.
3. Johnson J. T. Ethics and the Use of Force: Just War in Historical Perspective. Surrey: Ashgate, 2011. 182 p.
4. Гроций Г. О праве войны и мира / пер. с лат. А. Л. Саккетти. Репринт с изд. 1956 г. Москва : Ладомир, 1994. 868 с.
5. Моїсєєнко Л.М. Проблеми війни та миру в трактуванні християнських конфесій. *Історія релігій в Україні*. 2018. Вип. 28(2). С. 545-565. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/istrelukr\\_2018\\_28\(2\)\\_\\_37](http://nbuv.gov.ua/UJRN/istrelukr_2018_28(2)__37)

**Бельо Л.Ю.**

*старший викладач кафедри загальноправових дисциплін  
Національного університету «Одеська морська академія»*

## **СПОСОБИ ЗАХИСТУ ПРАВ ТА ІНТЕРЕСІВ ОСІБ НОТАРІУСОМ**

Попри те, що в Україні ведеться повномасштабна війна, юристи-правники продовжують працювати та надавати допомогу населенню. Особливу роль в наданні правової допомоги здійснюють органи нотаріату, посадові особи, на які покладено повноваження посвідчувати права, а також факти, що мають юридичне значення, вчиняти інші дії, відмінні від нотаріальних, щоб надати їм



юридичної вірогідності. Нотаріуси можуть проводити медіацію у порядку, визначеному законом, за умови проходження ними базової підготовки медіатора [1].

Нотаріальна палата України створила Реєстр нотаріусів, які працюють під час війни [2]. Якщо уважно його переглядати, то беззаперечно у ньому значно переважають жінки-нотаріуси щодо кількості чоловіків (у співвідношенні десь сім до одного). Це ще раз підтверджує, що професія «нотаріус» — переважно жіноча професія. І під час війни в Україні, коли жінки з дітьми масово від'їжджають з України, нотаріуси-жінки — сумлінно і відповідально працюють та забезпечують вчинюваними нотаріальними діями потреби фізичних та юридичних осіб. Зрозуміло, що мова йде про території, де не ведуться активні бойові дії та нема окупації, чи території, що звільнені від окупації. З початком війни та її тривалістю не зменшились потреби нотаріальних послуг, а навпаки з 1 січня 2023 року почав діяти Порядок надання державними нотаріусами додаткових послуг правового характеру, які не пов'язані із вчинюваними нотаріальними діями, а також послуг технічного характеру [3].

Ст. 18 ЦК України передбачено можливість захисту цивільних прав нотаріусом [4]. Кодексом визначено засіб реалізації нотаріальної форми захисту через вчинення виконавчого напису на борговому документі, що є не достатнім з огляду на всі дії, що визначені ст. 34 ЗУ «Про нотаріат».

В звичайному розумінні нотаріус не здійснює як такого захисту через застосування певного примусового заходу, відновлення порушеного права чи майнового права. Але захист суб'єктивних прав через вчинення нотаріальних дій має місце внаслідок порушення таких прав або у разі наявності об'єктивних підстав передбачити порушення прав у майбутньому і здійснюється шляхом вчинення окремих нотаріальних дій. Це саме стосується і випадків охорони прав. Отже, захист прав та інтересів нотаріусом здійснюється через посвідчення правочинів, опис майна фізичної особи, яка визнана безвісно відсутньою або місце перебування якої невідоме; накладення та зняття заборони щодо відчуження нерухомого майна (майнових прав на нерухоме майно), об'єктів незавершеного будівництва та майбутніх об'єктів нерухомості, що підлягають державній реєстрації; накладення заборони щодо відчуження грошових сум, що будуть зараховані заявником вимоги, підтвердження наявності певних прав для їх майбутньої реалізації, засвідчення вірності копій (фотокопій), справжність підпису, вірність перекладу; посвідчення факту, що фізична особа є живою, перебування фізичної особи в певному місці, часу пред'явлення документів; вчинення протестів векселів, морських протестів, приймання на зберігання документів, приймання у депозит грошових сум та цінних паперів...

Таким чином, видається, що кожна окрема нотаріальна дія є складником процесу здійснення, охорони чи захисту суб'єктивних цивільних прав конкретної особи [5, с. 33].

Нотаріуси посвідчують документи та правочини, надають консультації, а державні нотаріуси ще й додаткові послуги правового характеру, які не пов'язані із вчинюваними нотаріальними діями (додаткові послуги правового характеру), а також послуги технічного характеру.

Відповідно Переліку встановлені розміри плати за додаткові послуги правового характеру, які не пов'язані із вчинюваними нотаріальними діями, а також послуги технічного характеру, що надають державні нотаріуси. Вартість таких послуг становить розмір від 200 до 1150 грн. Однак згідно п.10, викладеного в редакції Наказу № 1080/5 Міністерства юстиції від 23.03.2023 від оплати додаткових послуг правового та технічного характеру звільняються: ветерани війни та члени сімей загиблих (померлих) ветеранів війни, члени сімей загиблих (померлих) Захисників і Захисниць України; особи, які мають особливі заслуги перед Батьківщиною; постраждалі учасники Революції Гідності; Чорнобильської катастрофи; особи з інвалідністю I та II груп; діти-сироти та діти, позбавлені батьківського піклування [6].

Надзвичайно важливе значення відіграє нотаріат в спадкових відносинах. Вживати заходів щодо охорони спадкового майна чи його опису нотаріус може не тільки за заявою чи за дорученням, а й з власної ініціативи. Пунктом 3 Постанови Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2022 року №164 «Деякі питання нотаріату в умовах воєнного стану» передбачено, що перебіг строку для прийняття спадщини або відмови від її прийняття зупиняється на час дії воєнного стану, але не більше ніж на 4 (чотири) місяці. в умовах воєнного стану в Україні діє строк 10 (десяти) місяців на прийняття спадщини чи відмови від неї [7]. Нотаріус зобов'язаний сприяти доступності за зверненнями заінтересованих осіб та повідомляти у разі неможливості надати відповідь на звернення протягом розумного строку.

При зупиненні нотаріальної діяльності приватного нотаріуса він має право, а якщо строк зупинення більше одного місяця, - зобов'язаний, укласти договір про його заміщення з іншим приватним нотаріусом. З метою врегулювання проблемних питань, які виникають під час зупинення приватної нотаріальної діяльності в умовах воєнного стану, листом Міністерства юстиції України від 04.04.2022 № 28001/37.1/32-22 «Щодо укладання договорів про заміщення в умовах воєнного стану» було повідомлено, що під час дії воєнного стану обов'язок укладання договору про заміщення підлягає виконанню виключно у разі, якщо існує така реальна можливість, а відсутність можливості укласти договір про заміщення може бути обумовлена веденням активних бойових дій,

тимчасовою окупацією внаслідок військової агресії російської федерації, відсутністю можливості доступу до приміщення (контори) приватного нотаріуса [8]. Такі дії також сприяють здійсненню охорони та захисту прав осіб.

Нотаріат покликаний створювати належні умови для ефективної реалізації норм права фізичними та юридичними особами, захищати їхні суб'єктивні права і законні інтереси, надаючи правочинам публічної довіри, а документам більшої доказової сили. Крім того, нотаріат виконує превентивне завдання, запобігаючи суперечкам між сторонами цивільних правовідносин, захищаючи права осіб від можливих порушень у майбутньому, утверджуючи між ними стабільні й передбачувані відносини. Відтак він є одним із важливих чинників формування правової держави [9, с. 3].

Інститут нотаріату є базовим правовим інститутом, який захищає цивільні права та інтереси осіб та історично протягом віків доводив свою надійність і сьогодні продовжує в умовах війни стверджувати свою правову здатність та спроможність.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про нотаріат: Закон України від 02 вересня 1993 року № 3425-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 39. Ст.383.
2. Реєстр нотаріусів, які працюють під час війни. URL: <https://notar.npu.ua/>
3. Порядок надання державними нотаріусами додаткових послуг правового характеру, які не пов'язані із вчинюваними нотаріальними діями, а також послуг технічного характеру: Наказ Міністерства юстиції України від 06 грудня 2022 року № 5441/5. *Офіційний вісник України*. 2022. № 98. Ст. 309.
4. Цивільний кодекс України: Кодекс України від 16 січня 2003 року № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. №20-44. Ст. 356.
5. Марченко В. Щодо питання здійснення нотаріусом захисту суб'єктивних цивільних прав. Підприємництво, господарство і право. 2020. №3 С. 31-35.
6. Перелік та розміри плати за додаткові послуги правового характеру, які не пов'язані із вчинюваними нотаріальними діями, а також послуги технічного характеру, що надають державні нотаріуси: Наказ Міністерства юстиції України 06 грудня 2022 року № 5441/5 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/z1547-22>
7. 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>
8. Лист Міністерства юстиції України від 14.09.2022 № 80455/37.1/32-22 URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MUS37428>

9. Желіховська Ю.В. Охорона цивільних прав та інтересів нотаріусом: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.03. – Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, Київ, 2012. – 21 с

**Вишневський В.Л.**

*к.ю.н, доцент кафедри морського права  
Національного університету «Одеська морська академія»*

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗАХИСТУ АВТОРІВ ВІД ПЛАГІАТУ В МУЗИЦІ**

У зв'язку зі швидким розвитком технологій та поширенням мережі Інтернет, проблема плагіату в музиці стала надзвичайно актуальною. Плагіатом у музиці називається використання музичних творів інших авторів без їх згоди та відшкодування. Це може бути використання певних музичних мотивів, ритмів, мелодій та інших елементів.

Правове регулювання протидії плагіату в музиці має на меті захист авторських прав та інтелектуальної власності від незаконного використання. Українське законодавство належно регулює відносини в цій сфері.

Згідно зі статтею 5 Закону України "Про авторське право і суміжні права" авторське право становлять особисті немайнові права автора і майнові права суб'єктів авторського права. Первинним суб'єктом авторського права є автор твору. Суб'єктами майнових авторських прав можуть бути також інші фізичні або юридичні особи, до яких перейшли майнові права на твір на підставі правочину або закону. Згідно з п.3 ч.1 статті 6 цього Закону музичні твори з текстом і без тексту є об'єктами авторського права [1].

У разі використання музичного твору без дозволу автора, цей останній має право вимагати відшкодування шкоди, яку він поніс. Однак, щоб забезпечити ефективний захист авторських прав, необхідно мати можливість встановлювати факт плагіату в музиці. Це може бути досить складно, оскільки іноді подібність музичних творів може бути випадковою.

Для встановлення факту плагіату в музиці, використовуються різні методи. Наприклад, здійснюється порівняння музичних творів з використанням спеціальних програм, що дозволяють аналізувати співвідношення звуків та ритмів. Також можуть використовуватись експертні висновки від спеціалістів з музичної теорії та композиції.

У сфері музичної індустрії діє цілий ряд організацій, які займаються захистом авторських прав, зокрема Міжнародна конфедерація товариств авторів і композиторів (CISAC), Міжнародна федерація фонографічної

промисловості (IFPI) та інші [2]. Ці організації допомагають авторам музичних творів захищати свої права та отримувати відшкодування за незаконне використання їх творів.

Також у деяких країнах існують спеціальні закони, що регулюють відносини у сфері музичної індустрії. Наприклад, у США діє Закон про авторські права в цифрову епоху (DMCA), який надає можливість власникам авторських прав звертатися до інтернет-провайдерів з вимогою блокування доступу до незаконно використовуваних музичних творів [3].

Остаточне рішення щодо наявності плагіату у музичному творі може прийняти суд. Наведемо кілька відомих прикладів судових процесів по авторських правах у музиці.

1. Справа "Blurred Lines" (2015): Рішення суду у справі Фаррелла Вільямса та Робіна Тікка "Blurred Lines" проти спадкоємців Марвіна Гея в 2015 році викликало значний резонанс у музичній індустрії. Суд визнав, що композиція "Blurred Lines" порушувала авторські права на пісню "Got to Give It Up" Марвіна Гея, оцінивши збитки у розмірі \$7.4 мільйонів доларів.

2. Справа "Stairway to Heaven" (2016): У 2016 році судова справа Едварда Маккорміка та Майкла Скіндмора проти Лед Зеппелін розглядалася відносно звинувачень у плагіаті їх хіта "Stairway to Heaven". Вони стверджували, що пісня "Stairway to Heaven" має багато спільних музичних мотивів з піснею "Taurus" гурту Spirit. Проте, суд визнав, що немає достатніх доказів плагіату і вирішив на користь Лед Зеппелін.

3. Справа "My Sweet Lord" (1976): У 1976 році суд розглянув справу про плагіат, в якій Джордж Харрісон був звинувачений у тому, що його пісня "My Sweet Lord" має схожість з піснею "He's So Fine" гурту The Chiffons. Суд встановив, що була порушена авторська права і винним визнав Харрісона. Він зобов'язаний був виплатити компенсацію у розмірі \$1.6 мільйона [4].

Отже, правове регулювання протидії плагіату в музиці є важливим елементом захисту авторських прав та інтелектуальної власності. Його реалізація передбачає встановлення факту плагіату, що може бути складним завданням, а також виконання відповідних санкцій, які мають на меті захистити авторські права та забезпечити справедливую компенсацію за їх порушення.

У цьому контексті важливо розвивати інформаційну культуру серед музикантів та слухачів, що допоможе зменшити випадки порушення авторських прав та плагіату в музиці. Також потрібно посилювати контроль за дотриманням авторських прав у сфері музичної індустрії, зокрема шляхом розробки ефективних механізмів виявлення та переслідування порушників.

Наприкінці можна зазначити, що правове регулювання протидії плагіату в музиці має велике значення для забезпечення захисту авторських прав та

інтелектуальної власності. Воно передбачає встановлення факту плагіату, застосування відповідних санкцій та посилення контролю за дотриманням авторських прав. Розвиток інформаційної культури та створення ефективних механізмів виявлення та переслідування порушників також є важливими складовими цього процесу.

**Список використаних джерел:**

1. Про авторське право і суміжні права: Закон України від 01.12.2022 № 2811-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2811-20#Text>
2. Samuelson, P. (2019). The Digitization of Music and Its Impact on Copyright: The US and EU Perspectives. *International Journal of Music Business Research*, 8(2), 28-46.
3. Guibault, L., & Helberger, N. (2012). The Cultural Industries in the Digital Age: Some Legal and Economic Aspects of the Protection of Musical Works. *Review of Economic Research on Copyright Issues*, 9(2), 35-60.
4. Fisher, W. W., & Barlow, C. M. (2017). Copyright Protection in the Music Industry: Challenges and Opportunities in the Digital Age. *Journal of the Music and Entertainment Industry Educators Association*, 17(1), 99-114.

**Войтович А.О.**

*магістр I курсу Національної академії Служби безпеки України,  
Науковий керівник: Іванов О.Ю., к.ю.н., доцент кафедри теорії  
та історії держави і права НА СБ України*

**УКРАЇНА В ЕПОХУ ЦИВІЛІЗАЦІЙНОГО ВИКЛИКУ: АНАЛІЗ  
ПРАВОВИХ АСПЕКТІВ**

Україна знаходиться в епоху цивілізаційного виклику, який передбачає значні зміни в різних сферах життя, включаючи правову. Аналіз правових аспектів цього виклику є особливо важливим, оскільки право визначає рамки, в межах яких можуть відбуватися зміни в інших сферах.

Цивілізаційний виклик - це сукупність проблем, які виникають у зв'язку зі зміною соціально-економічних, культурних, екологічних та інших умов життя людей, що потребують глобальних рішень та координації зусиль на рівні всього світу [1].

Основними складовими цивілізаційного виклику є:

1. Соціально-економічний - нерівномірний розвиток країн та регіонів світу, бідність та безробіття, нерівний доступ до освіти, охорони здоров'я, технологій та інфраструктури.

2. Екологічний - зміна клімату, забруднення повітря, води та ґрунту, використання природних ресурсів, втрата біорізноманіття.

3. Культурно - міжкультурні конфлікти, масова міграція, збереження культурної спадщини.

Наведемо кілька прикладів цивілізаційних викликів:

1. Пандемія COVID-19, яка вплинула на здоров'я та економіку всього світу.

2. Глобальне потепління та зміна клімату, що ставлять під загрозу існування людства.

3. Розвиток технологій та штучного інтелекту, які можуть мати негативний вплив на людське життя та суспільство.

4. Міжнародні конфлікти та тероризм, які загрожують мирному співіснуванню країн та людей.

5. Масова міграція та розвиток мігрантських криз, які потребують глобальної координації та рішень.

6. Нерівномірний розвиток країн та регіонів світу, бідність та безробіття, які загострюють соціальні конфлікти та створюють загрозу для стабільності суспільства в цілому.

7. Загроза ядерної війни та поширення зброї масового знищення, яка може мати катастрофічні наслідки для всього світу.

8. Руйнування культурної спадщини та міжкультурний конфлікт, які загрожують збереженню культурного різноманіття та міжнаціональної гармонії.

Подолання цивілізаційних викликів потребує спільних зусиль всіх країн та глобальної координації зусиль. Необхідно розвивати міжнародну співпрацю, залучати різні суспільні групи до діалогу та спільної дії, створювати нові технології та інновації, спрямовані на подолання цивілізаційних викликів, та розвивати відповідальність кожної людини за долю планети та майбутніх поколінь.

Аналізуючи соціологічні дослідження, ми виділили основні економічні, екологічні, технологічні та соціальні виклики, які впливають на Україну. Економічна нестабільність та низький рівень життя є один з викликів, так як Україна ще не повністю відновилася після світової фінансової кризи 2008 року, що призвело до зниження рівня економічного розвитку та зростання безробіття та бідності. Корупція та недостатня реформа судової системи створюють негативний вплив на економіку та соціальну сферу, знижують довіру до влади та гальмують розвиток країни. Війна із росією спричинила загибель багатьох людей та призвела до економічних та соціальних проблем. Екологічні проблеми: забруднення повітря та води, втрата біорізноманіття впливають на здоров'я та благополуччя населення та призводять до загрози для економіки та природних ресурсів. Старіння населення та відтік молодих людей може

призвести до зменшення робочої сили, зниження економічного потенціалу та соціальних проблем. Низький рівень технологічного розвитку та інновацій призводить до обмеженого доступу до сучасних технологій та відставання від розвинених країн.

Україна стала свідком ряду змін у глобальній політичній та економічній системах в останні роки. Зокрема, ці зміни пов'язані зі зміною ролі США у світі, зростанням впливу Китаю, а також зі змінами у складі та функціонуванні Європейського Союзу. Ці зміни мають вплив на правову систему України, оскільки вона повинна пристосуватися до нових реалій та викликів.

Зокрема, зростання впливу Китаю та розвиток нових економічних блоків, таких як Білтоварна ініціатива та Континентальний шлях, створює нові можливості для України у розвитку торговельних відносин з країнами Азії. Однак, це також ставить перед Україною завдання розробити та впровадити нові правові норми та механізми регулювання цих відносин.

Європейська інтеграція є одним з ключових завдань для України у сучасному світі. Проте, цей процес супроводжується рядом проблем та викликів. Зокрема, це стосується відповідності правової системи України європейським стандартам та нормам, а також корупції та неефективності деяких судових та правоохоронних органів. Для вирішення цих проблем Україна повинна продовжувати впровадження реформ у правовій системі, зокрема, змінювати законодавство, удосконалювати судову систему та зміцнювати роль правоохоронних органів.

Захист прав людини та громадянина є одним з головних завдань правової системи будь-якої країни, включаючи Україну. Зокрема, це стосується захисту прав жінок, дітей, мігрантів та інших вразливих груп населення.

Україна повинна продовжувати впровадження заходів щодо захисту прав людини та громадянина відповідно до міжнародних стандартів та норм, зокрема, в рамках ратифікації та виконання міжнародних конвенцій. Крім того, необхідно змінювати законодавство та удосконалювати судову систему для забезпечення ефективного захисту прав людини та громадянина. Особлива увага повинна приділятися захисту прав журналістів та свободі преси, що є важливим елементом демократії та правової держави.

Пандемія коронавірусу та збройний конфлікт значно обмежили свободу пересування мирного населення в зоні конфлікту, зокрема, кількість перетинів лінії розмежування скоротилася на 96% з 1 серпня 2020 по 31 січня 2021 порівняно з аналогічним періодом у попередньому році. Жінки та пенсіонери стали особливими жертвами цих обмежень.

Криза, спричинена COVID-19, стала причиною порушення соціально-економічних прав людини, зокрема, на незахищених верствах населення.



Правозахисники зауважують, що справи, пов'язані з вбивствами на Майдані, розслідуються повільно, а справа проти 19 активістів руху "за федералізм" в Одесі затягується [2].

Одним з основних правових проблем, що виникають у зв'язку з цивілізаційними викликами, є недостатнє визнання прав людини та її свобод. Це включає в себе права на охорону здоров'я, рівні можливості, гідне працевлаштування та житло, а також права на свободу вираження думки та інформаційну безпеку.

Україна зазнає економічних труднощів через війну та кризу, спричинену пандемією COVID-19. Згідно з даними Міністерства економіки України, ВВП країни в 2020 році склав -4,2%, у 2021 році зростання на 3,8%, а у 2022 році ВВП впав до 29.2 %. Уряд України продовжує вживати заходів з метою підтримки економіки та забезпечення соціальної захищеності населення [2].

Правові підходи в різних країнах можуть суттєво відрізнятись в залежності від культурних та історичних факторів. Наприклад, в Європейському Союзі розвинена система прав людини, яка гарантує свободи та права кожного громадянина, тоді як у країнах, які не входять до ЄС, ці права можуть бути менш захищені. У деяких країнах, таких як США, пріоритетним є захист права на власність, тоді як у Європі інші права можуть бути більш важливими, такі як право на приватне життя та захист персональних даних.

Хоча в Україні проводяться реформи з метою боротьби з корупцією, цей феномен залишається серйозною проблемою. За даними організації Transparency International, Україна займає 117 місце у світовому рейтингу індексу сприйняття корупції. В той же час, національні органи влади та правоохоронні органи продовжують активно виявляти та притягувати до відповідальності осіб, зловживають своїми повноваженнями [2].

Для розв'язання цих проблем Україна повинна розробити та впровадити ефективну правову систему, яка гарантуватиме захист прав та свобод кожного громадянина. Україна повинна виконувати міжнародні зобов'язання з прав людини, включаючи заходи з боротьби з корупцією та забезпеченням прозорості влади.

Отже, в Україні існують значні проблеми у сфері права та правопорядку, які потребують серйозних зусиль для їх вирішення. Необхідно здійснити реформи, спрямовані на забезпечення правової державності, зменшення корупції, зміцнення прав людини та дотримання законів.

При цьому Україна має певний потенціал для розвитку правової системи та досягнення високого рівня правопорядку. Наприклад, в країні існують кваліфіковані юристи, які можуть стати джерелом знань та практичних рекомендацій для здійснення реформ. Також Україна є членом різних

міжнародних організацій, які допомагають впроваджувати європейські стандарти у сфері права та правопорядку.

Отже, Україна знаходиться в епоху цивілізаційного виклику, що ставить перед нею нові завдання та виклики в розвитку правової системи. Для відповіді на ці виклики Україна повинна продовжувати розвиватися та вдосконалюватися в різних напрямках правової діяльності. Зокрема, це стосується розвитку та впровадження нових правових норм та механізмів регулювання відносин з країнами Азії, вирішення проблем євроінтеграції, захисту прав людини та громадянина та інших питань, які є важливими для створення ефективною та справедливою правовою системою в Україні.

#### Література

1. О. Іванова, О. Ковальова. Цивілізаційний виклик та сучасний світ: аналіз і перспективи" - Харків, 2021.

2. Надія Константіновна. Бойові дії, COVID, катування. 7 пунктів про порушення прав людини в Україні, 11 березня 2021. URL: <https://www.radiosvoboda.org/amp/porushennia-prav-ludyny-v-ukraini/31146108.html> (дата звернення: 22.04.2023).

**Єфтені Н.М.**

*к.політ.н., доцент,*

*доцент кафедри загальноправових дисциплін*

*Національного університету «Одеська морська академія»*

## **ВПЛИВ СОЦІАЛЬНОГО ІНТЕЛЕКТУ НА СОЦІАЛЬНІ ВІДНОСИНИ**

В сучасному суспільстві велика увага приділяється емоційному і соціальному інтелекту індивідів. Розвинутий соціальний інтелект забезпечує можливість успішного включення в різні соціальні групи, сприяє успішній соціальній взаємодії. Розвинутий соціальний інтелект сприяє успішній кар'єрі в різних сферах діяльності є важливим для керівників усіх рівнів управління.

Термін «соціальний інтелект» був введений в 1920 році Е. Торндайком, який визначив його як далекоглядність в міжособистісних стосунках і прирівняв його до здібності мудро вступати у людські стосунки. В подальшому вивчення соціального інтелекту сприяло кращому розумінню проблем формування соціальних відносин і особливостей успішної соціальної взаємодії. Соціальний інтелект включає в здатність розуміти свою поведінку, поведінку інших людей, а також здатність вибирати різні моделі поведінки відповідно до

ситуації. Отже, дуже важливою є здатність до саморегуляції та вплив на інших людей.

Люди приєднуються до соціальних груп чи створюють свої соціальні групи для задоволення різних соціальних потреб: причетності, поваги, визнання, самореалізації. Розвинутий соціальний інтелект дозволяє діяти самостійно і відповідально, прогнозувати поведінку людей та впливати на неї.

Особи з високим рівнем соціального інтелекту вміють аналізувати ситуацію, встановлюють причини відповідної поведінки інших людей, чітко висловлюють свою думку, конструктивно поведуть себе в конфліктах, проявляють гнучкість у прийнятті рішень. Індивіди з низьким рівнем соціального інтелекту погано адаптуються до соціального середовища, складно вибудовують взаємовідносини з іншими людьми, не здатні до об'єктивного аналізу ситуації.

Важливою в розвитку соціального інтелекту є комунікативна компетентність. Розвиток складових структури комунікативних здібностей особистості включає:

- 1) розвиток здібності розуміти загальні вагомні ознаки в різноманітних невербальних реакціях людини;
- 2) розвиток здібності розуміти зміни схожих вербальних реакцій в залежності від контексту;
- 3) розвиток здібності розуміти логіку розвитку ситуацій взаємодії, значення поведінки людини в різноманітних ситуаціях та ін. [2].

Існує декілька підходів до визначення соціального інтелекту, але всі вони сходяться на тому, що даний феномен є спеціальною здібністю, яка визначає здатність до розуміння інших людей [3]. Вербальна комунікація є основою для успішного спілкування і формування міжособистісних відносин, але в багатьох людей виникають проблеми з ефективною інтерпретацією вербальних сигналів в різних обставинах соціальної взаємодії. Невербальне спілкування здійснюється з допомогою знакових систем, які вивчають міміку, пантоміміку, жести, організацію простору спілкування. Невміння правильно аналізувати прояви невербального спілкування призводить до незручностей, проблем у формування соціальних відносин.

Розвинутий соціальний інтелект сприяє прогнозуванню та інтерпретації подій, явищ насамперед в повсякденному житті, також важливу роль він відіграє в професійній діяльності, вирішенні проблем. Завданням соціального інтелекту виступає забезпечення можливості оцінювати себе та інших як особистості, яка має свої специфічні і особливості якості і властивості.

В процесі життєдіяльності в індивіда у зв'язку з необхідністю постійно оцінювати інших, їх особливості поведінки і вчинків, поступово виробляються

різні стратегії сприйняття світу і сприйняття його іншими [1]. Соціальний інтелект формується з урахуванням соціального середовища та сформованих в ньому норм поведінки і соціальної взаємодії, ціннісних орієнтації суспільства.

Кожна особистість, формуючи соціальні відносини, бажаючи зайняти соціальний статус в структурі соціальних груп усвідомлює свою унікальність і неповторність, порівнює себе з іншими особистостями через соціальні стандарти її оточення. Тому потрібно співвідносити себе з іншими і вчитися виділяти в структурі кожної особистості як загальні, типові характеристики, так і специфічні якості, притаманні лише їй. Це дозволяє вийти за межі свого соціального інтелекту і вибудувати соціальні відносини з урахуванням особливостей особистості кожного члена соціальної групи.

### **Список використаних джерел:**

1. Івашкевич Е.З. Структура соціального інтелекту особистості та характеристика його базових складових. Наукові записки Національного університету "Острозька академія". Серія: Психологія і педагогіка. 2014. Вип. 26. С. 60-65.

2. С.В. Ситнік, О.М. Гелевер. Соціальний інтелект як елемент професійної компетентності майбутніх психологів.  
URL:[https://scienceandeducation.pdpu.edu.ua/doc/2008/8\\_9\\_2008/24.pdf](https://scienceandeducation.pdpu.edu.ua/doc/2008/8_9_2008/24.pdf)

3. Шилова Н.І. Соціальний інтелект студентів-психологів як фактор професійної реалізації. *Молодий вчений*. №9 (61). 2018. С. 180-183.

**Задоя І.І.**

*к.ю.н., доцент, доцент кафедри загальноправових дисциплін  
Національного університету «Одеська морська академія»,*

**Кушнір О.М.**

*к.т.н., доцент, доцент кафедри архітектурних конструкцій  
Одеської державної академії будівництва та архітектури*

## **ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗНЯТТЯ ОСОБИ ІЗ ЗАДЕКЛАРОВАНОГО АБО ЗАРЕЄСТРОВАНОГО МІСЦЯ ПРОЖИВАННЯ БЕЗ ЇЇ ЗГОДИ**

Відповідно до ст. 33 Конституції України, кожному, хто на законних підставах перебуває на території України, гарантується свобода пересування, вільний вибір місця проживання [1]. Водночас законодавство зобов'язує особу, яка на законних підставах постійно або тимчасово проживає на території України, протягом 30 календарних днів після зняття із задекларованого або

zareєстрованого місця проживання та прибуття до нового місця проживання задекларувати або zareєструвати його [2].

Справа в тому, що особа не завжди декларує або реєструє місце проживання у житловому приміщенні, що належить їй на праві приватної власності. Досить часто це відбувається у житлі родичів або знайомих, які люб'язно надають їй таку можливість. Однак донедавна така послуга могла їм «дорого коштувати». Мова йде про те, що у подальшому зняти таку особу із місця проживання без її згоди власнику житлового приміщення було дуже складно. Оскільки, відповідно до законодавства, це можливо було зробити лише звернувшись до суду із позовною заявою про визнання особи такою, що втратила право користування жилим приміщенням (ст. 72 Житлового кодексу України) [3]. І при цьому на особу-позивача, відповідно до вимог ч. 1 ст. 81 Цивільного процесуального кодексу України, покладався обов'язок довести суду [4], що особа тривалий час (понад 1 рік) [5] не проживає в цьому житловому приміщенні. У випадку ненадання суду таких доказів або ж визнання судом поважності строків непроживання, суд відмовляв у задоволенні позову. Особливі складнощі виникали у разі необхідності позбавлення права користування житловим приміщенням малолітньої дитини, оскільки до участі в судовому розгляді справи повинні були брати участь представники органу опіки та піклування, а також органи прокуратури.

Крім того, суд не здійснював зняття особи з місця реєстрації, а лише визнавав особу такою, що втратила право користування жилим приміщенням. Тому, після набрання судовим рішенням законної сили, власнику житлового приміщення необхідно було звернутись з рішенням суду та заявою про зняття з реєстрації місця проживання особи до органів реєстрації і лише після цього особу знімали з місця проживання.

Як свідчить практика, судовий розгляд такої категорії справ був досить тривалим, що створювало певні перешкоди для власника житла: необхідність сплачувати за житлово-комунальні послуги, що розраховуються в залежності від кількості zareєстрованих осіб, неможливість отримати пільги або ж розпорядитись житловим приміщенням, адже не кожен покупець мав бажання і погоджувався купувати приміщення із zareєстрованими там особами.

Вбачається, що таке правове регулювання суттєво обмежувало право власника житлового приміщення у розпорядженні житлом, оскільки де-юре право було, але де-факто воно обмежувалось.

Після внесення відповідних змін до законодавства, зняти особу із задекларованого або zareєстрованого місця проживання стало можливо без звернення до суду, а лише шляхом звернення до органу реєстрації або до центру надання адміністративних послуг (далі - ЦНАП) за місцем

задекларованого або зареєстрованого місця проживання особи. Для цього власнику житла приватної форми власності, потрібно подати до одного із зазначених органів заяву у паперовій формі [6].

Вважаємо, що прийняття таких змін до законодавства мало б мати місце раніше, але, на жаль, законодавець лише зараз вирішив це питання. Можливо, частково це пов'язано з оголошенням воєнного стану, адже багато наших співгромадян залишили країну на досить тривалий час без попереднього зняття із задекларованого або зареєстрованого місця проживання.

Стосовно процедури зняття із задекларованого або зареєстрованого місця проживання особи, то власник житлового приміщення повинен звернутись до органу реєстрації або ж до ЦНАПу з документом, що посвідчує особу та документом, що підтверджує право власності на житло, в якому задекларовано (зареєстровано) місце проживання особи (осіб), що знімається.

При знятті із задекларованого або зареєстрованого місця проживання більше однієї особи разом із заявою власник житла повинен подати документ, що підтверджує сплату адміністративного збору, окремо щодо кожної особи [7].

Необхідно зазначити, що законодавством передбачено певні особливості правового регулювання зняття особи із задекларованого або зареєстрованого місця проживання без її згоди. Так, у разі коли житло знаходиться у спільній власності декількох осіб, то на зняття особи із задекларованого або зареєстрованого місця проживання потрібна згода усіх співвласників. Така згода надається особисто співвласником або через представника та підтверджується підписом такого співвласника або його представника на заяві. У випадку, коли власником або одним із співвласників є малолітня дитина, то від її імені заяву подає її законний представник.

Необхідно зауважити, що зняти із задекларованого або зареєстрованого місця проживання одного із співвласників житла без його згоди неможливо, що є цілком логічним.

Також є обмеження щодо зняття із задекларованого або зареєстрованого місця проживання військовозобов'язаних чоловіків: на період дії воєнного стану військовозобов'язані чоловіки за заявою власника житла з реєстрації місця проживання не знімаються [7].

Крім того, є особливості зняття із задекларованого або зареєстрованого місця проживання осіб, що є батьками або іншими законними представниками дитини. Так, у разі подання власником житла заяви про зняття із задекларованого або зареєстрованого місця проживання батьків або інших законних представників дитини чи одного з них така дитина підлягає зняттю із

задекларованого або зареєстрованого місця проживання разом із її батьками або іншими законними представниками чи одним із них [6].

Вважаємо, що такі зміни є позитивними та такими, що захищають право власника житла на розпорядження ним, а також стимулюють задекларованих (зареєстрованих) в житлових приміщеннях осіб до сплати за житлово-комунальні послуги та виконання інших обов'язків користувачів житлових приміщень.

**Список використаних джерел:**

1. Конституція України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96%D0%B2%D1%80#Text>

2. Порядок декларування та реєстрації місця проживання (перебування), затв. постановою Кабінету Міністрів України від 7 лютого 2022 р. № 265. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/265-2022-%D0%BF#Text>

3. Житловий кодекс України від 30 червня 1983 р. № 5464-Х. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5464-10#n395>

4. Цивільний процесуальний кодекс України від 18 березня 2004 р. № 1618-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1618-15#n6346>

5. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#n2156>

6. Про надання публічних (електронних публічних) послуг щодо декларування та реєстрації місця проживання в Україні: Закон України від 5 листопада 2021 р. № 1871-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1871-20#n275>

7. Чи може власник житла «виписати» особу без її згоди? URL: <https://radabershad.gov.ua/news/community/4066-chi-mozhe-vlasnik-zhitla-vipisati-osobu-bez-jj-zgodi-.html>

**Зозуля Є.В.**

*д.ю.н., професор, професор кафедри  
соціально-гуманітарних та загально-правових дисциплін,  
факультету №1 Криворізького навчально-наукового інституту  
Донецького державного університету внутрішніх прав*

## **ДІЯЛЬНІСТЬ ПРАВООХОРОННИХ ОРГАНІВ ЩОДО РОЗСЛІДУВАННЯ ЗЛОЧИНУ АГРЕСІЇ РОСІЇ ПРОТИ УКРАЇНИ (ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ)**

В умовах збройної агресії російської федерації проти нашої держави нагальним завданням є здійснення організаційно-правових заходів пов'язаних з реалізацією ініціативи України щодо створення спеціального додаткового трибуналу для засудження злочину агресії проти України, що був скоєний політичним та військовим керівництвом російської федерації та її союзників.

Як відомо, створення механізму для міжнародної кримінальної відповідальності російського керівництва за злочин агресії проти України було започатковано 4 березня 2022 року. Це було здійснено на заході Королівського інституту міжнародних відносин Chatham House, де було оголошено заяву із закликом до створення спеціального Трибуналу та проголошено Декларацію про створення Спеціального трибуналу для покарання злочину агресії проти України [1].

Важливою віхою на шляху практичної реалізації цього документу стала резолюція Європейського парламенту на підтримку дії із створення міжнародного трибуналу для притягнення до відповідальності всіх, хто винний у злочині агресії проти України. В резолюції зазначено, що такий трибунал має бути заснований на основі міжнародної угоди між країнами-однорумцями, за підтримки Генеральної Асамблеї ООН. Разом з тим в резолюції зазначено, що підготовча робота ЄС щодо спеціального трибуналу має розпочатися негайно та зосередитися на створенні механізмів для суду у співпраці з Україною. Зокрема, наголошено, що необхідно підтримати українські та міжнародні органи влади у забезпеченні доказів, які будуть використані в майбутньому [2].

Необхідно зазначити, що за оцінками експертів ЄС у галузі міжнародного права, міжнародний трибунал на основі української юрисдикції може стати найбільш ймовірним варіантом для здійснення правосуддя. При цьому діяльність новоствореного трибуналу має ґрунтуватися на принципах та стандартах Міжнародного кримінального суду (далі МКС) та Римського статуту [3]. До цього необхідно додати, що труднощі у створенні та подальшій



ефективній діяльності зазначеної міжнародної судової інституції обумовлена наявністю прогалин у чинному міжнародному кримінальному законодавстві.

Для реалізації поставлених завдань, саме розслідування злочину агресії пропонується проводити у співпраці з Генеральною прокуратурою України, а займатиметься ним Тимчасова міжнародна прокуратура, яку планується створити з офісом у Гаазі. До того ж, Україна ініціює створення тимчасового офісу прокурора (Interim Prosecutor's Office) в одному з європейських міст. Створення Interim Prosecutor's Office необхідно для напрацювання стратегії кримінального переслідування та уніфікації доказів щодо злочину агресії проти України [4].

Безумовно, що саме рішення вищого політичного і військового керівництва рф вести загарбницьку війну проти України призвело до скоєння на території нашої держави величезної кількості воєнних злочинів, злочинів проти людяності та можливого геноциду, а також руйнувань, смертей і збитків, спричинених цією війною. Відтак, створення спеціального міжнародного трибуналу для переслідування злочину агресії Росії проти України, зокрема і притягнення до відповідальності вищого політичного і військового керівництва російської Федерації, а також білорусі як держави-співучасниці, з території якої і за матеріально-технічної підтримки якої російська Федерація веде свою агресивну війну проти України, потребує належної і всебічної доказової бази.

У цьому контексті, одним з пріоритетних напрямів діяльності правоохоронних органів є співпраця з МКС у справі розслідування воєнних злочинів, які скоєні військовослужбовцями рф на території України. Масштаби і серйозність цих злочинів є безпрецедентними в історії нашої держави, тому сьогодні вся вітчизняна правоохоронна система постала перед складним завданням збирання доказів та розслідування міжнародних злочинів проти українського народу.

В цій масштабній роботі величезний обсяг завдань взяли на себе органи та підрозділи Національної поліції України (далі НПУ), які сьогодні розслідують майже 95 відсотків зазначеної категорії злочинів, фіксують, збирають доказову базу, яка в майбутньому ляже в основу кримінальних проваджень і вироків для військових рф, які робили ці воєнні злочини.

Необхідно зазначити, що слідчі підрозділи Національної поліції після повномасштабного вторгнення розслідують величезний масив воєнних злочинів. На цьому напрямку ними проводяться комплексні процесуальні, слідчі дії, призначаються судові експертизи, які у переважній більшості є складними за обсягом і масштабністю досліджень.

Зокрема, з початку збройної агресії рф проти України, станом на 05.04.2023 року слідчі НПУ розпочали 70 089 кримінальних проваджень за фактами

вчинення на території України злочинів військовослужбовцями збройних сил російської федерації та їхніми пособниками. З них: 57982 – за ст. 438 Кримінального кодексу України (Порушення законів та звичаїв війни); 9189 – за ст. 110 Кримінального кодексу України (Посягання на територіальну цілісність і недоторканність України); 2676 – за ст. 111-1 Кримінального кодексу України (Колабораційна діяльність); 145 – за ст. 111 Кримінального кодексу України (Державна зрада) та ін [5]. Крім того, станом на 01.01.2023 у рамках документування воєнних злочинів на деокупованих територіях виявлено 3 тис. тіл загиблих, допитано 16,6 тис. місцевих жителів щодо обставин учинення в умовах воєнного стану злочинів та оглянуто 31,5 тис. пошкоджених або зруйнованих цивільних об'єктів [6].

Серед інших заходів, важливим кроком стало створення НПУ бази «Воєнний злочинець», яка станом на березень 2023 року містила інформацію про 218 тис. осіб. Серед них колишні та нинішні громадяни України, які проживають на тимчасово окупованих територіях: Крим, Донецька та Луганська області, а саме представники органів державної влади, правоохоронних та незаконних військових формувань. До цієї бази також внесено 172 тис. представників російського військового керівництва та представників збройних сил рф [7].

Треба також наголосити, що суттєвим чинником підвищення ефективності діяльності органів НПУ за цим напрямом є організація взаємодії в рамках співробітництва з Європолем. Зокрема, з квітня 2022 року на базі Аналітичного проєкту Європолу щодо розслідування основних міжнародних злочинів, функціонує Єдина платформа для збору, зберігання й аналітичної обробки оперативних даних про воєнні злочини рф. У разі збігу інформація буде використовуватися в національних та міжнародних розслідуваннях, зокрема у тих, які проводяться МКС та під юрисдикцією Євроюсту.

Зазначене потребує подальшої системної роботи щодо посилення міжнародного співробітництва НПУ з правоохоронними органами інших держав і міжнародними правоохоронними організаціями. Одним з пріоритетних напрямів цієї діяльності є система заходів, спрямованих на реалізацію ініціативи міністра внутрішніх справ України щодо посилення взаємодії, спрямованої на розслідування воєнних злочинів, вчинених на території України. Мова йде про шляхи побудови в архітектурі безпеки ЄС комплексної міжнародної платформи з підтримки України у розслідуванні воєнних злочинів для зацікавлених міжнародних партнерів при координації Європолу [8].

Очевидно, що ефективне розслідування злочинів вказаної категорії вимагає відповідної компетенції слідчих, експертів. Саме тому наразі важливим є організація міжнародного співробітництва з метою залучення до цього

процесу міжнародних фахівців та іноземних експертів, які мають досвід при документуванні та розслідуванні воєнних злочинів, злочинів проти людяності та злочину геноциду. На сьогодні, після рішення Офісу прокурора МКС про початок повноцінного розслідування від другого березня 2022 року слідчі МКС прибули до України для проведення розслідування міжнародних злочинів разом із українськими правоохоронцями. [9]. Всього в Україні працюють 42 слідчих, криміналістів та персоналу підтримки з МКС.

В той же час організація повноцінної та ефективної діяльності роботи міжнародних слідчих та прокурорів на території України, встановлення належного рівня співпраці з органами прокуратури, НПУ, Служби безпеки України, потребує внесення необхідних змін до чинного законодавства пов'язаних з допуском МКС до роботи в Україні, а також покращення взаємодії правоохоронних органів, Збройних Сил України при документуванні та розслідуванні цих злочинів.

При цьому необхідно зазначити, що законодавець вже здійснив перші суттєві кроки на цьому шляху. Зокрема, Верховною Радою України був ухвалений Закон України «Про внесення змін до Кримінального процесуального кодексу України та інших законодавчих актів України щодо співробітництва з Міжнародним кримінальним судом» від третього травня 2022 року. Законом визначаються обсяг і порядок співробітництва з Міжнародним кримінальним судом, зокрема: центральні органи України щодо співробітництва; консультації із судом; передання кримінального провадження в рамках співробітництва; виконання прохання МКС про надання допомоги; забезпечення збереження доказів; виконання Міжнародним кримінальним судом функцій на території України; тимчасова передача особи суду для проведення процесуальних дій; особливості затримання осіб, які розшукуються МКС або стосовно яких надійшло прохання про тимчасовий арешт або про арешт і передачу; застосування до особи запобіжного заходу у вигляді тримання під вартою на прохання МКС про тимчасовий арешт [10].

Підсумовуючи слід зазначити, що організація належного рівня міжнародної взаємодії, визначення дієвих та актуальних форм міжнародного співробітництва, дозволить правоохоронним органам України забезпечити реалізацію завдань щодо створення спеціального додаткового трибуналу для засудження злочину агресії проти України та виконання його рішень у наступному.

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

1. Інформація з офіційного сайту Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини. URL:

[https://www.ombudsman.gov.ua/news\\_details/upovnovazhenij-putina-ta-jogo-zlochinne-otochennya-chekae-nyurnberg-2](https://www.ombudsman.gov.ua/news_details/upovnovazhenij-putina-ta-jogo-zlochinne-otochennya-chekae-nyurnberg-2) (дата звернення: 24.04.2023).

2. Війна в Україні: депутати Європарламенту наполягають на створенні спеціального трибуналу для покарання за злочини Росії. URL: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20230113IPR66653/ukraine-war-meps-push-for-special-tribunal-to-punish-russian-crimes> (дата звернення: 24.04.2023).

3. Трибунал щодо Путіна буде гібридним. URL: <https://www.dw.com/uk/cinovnik-es-tribunal-sodo-putina-bude-gibridnim/a-65400851> (дата звернення: 24.04.2023).

4. Україна ініціює створення тимчасового офісу прокурора в одному з міст ЄС. URL: [https://lb.ua/society/2022/11/24/536940\\_ukraina\\_initsiyuie\\_stvorennya.html](https://lb.ua/society/2022/11/24/536940_ukraina_initsiyuie_stvorennya.html) (дата звернення: 24.04.2023).

5. Портал МВС України. Злочини, вчинені військовими рф під час повномасштабного вторгнення в Україну (станом на 05.04.2023). URL: <https://mvs.gov.ua/news/zlocini-vcineni-viiskovimi-uf-pid-cas-povnomasstabnogo-vtorgnennia-v-ukrayinu-stanom-na-05042023> (дата звернення: 10.04.2023).

6. Звіт Національної поліції України про результати роботи у 2022 році. URL: [https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2022/Zvit\\_polic\\_2022.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2022/Zvit_polic_2022.pdf) (дата звернення: 10.04.2023).

7. Портал МВС. Ігор Клименко: Найближчим часом буде готова база воєнних злочинців, якою МВС поділиться з іншими країнами URL: <https://mvs.gov.ua/uk/news/igor-klimenko-naiblizcim-casom-bude-gotova-baza-vojennix-zlocinciv-iakoju-mvs-podilitsia-z-insimi-krayinami> (дата звернення: 10.04.2023).

8. Україна ініціює створення комплексної платформи сприяння в розслідуванні воєнних злочинів рф. Інформація Департаменту комунікації МВС України від 02 лютого 2023 року. URL: <https://www.npu.gov.ua/news/ukraina-initsiyuie-stvorennia-kompleksnoi-platformy-spriannia-v-rozsliduvanni-voiennykh-zlochyniv-uf-igor-klumenko> (дата звернення: 10.04.2023).

9. Віталія Лебідь. Яким має бути спеціальне правосуддя для злочинів проти українського народу. Закон і бізнес. URL: <https://zib.com.ua/ua/151148.html> (дата звернення: 20.04.2023).

10. «Про внесення змін до Кримінального процесуального кодексу України та інших законодавчих актів України щодо співробітництва з Міжнародним кримінальним судом»: Закон України від 3 травня 2022 року № 2236-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2236-20#Text> (дата звернення: 24.04.2023)

**Ковальчук Л.О.**

*здобувач вищої освіти I року навчання  
освітнього ступеня магістр, спеціальність «081 Право»,  
Національний університет «Одеська морська академія»  
Науковий керівник: Скоробагатько А.В., д.ю.н, доцент,  
завідувач кафедри загальноправових дисциплін НУ «ОМА»*

## **ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРУДОВИХ ВІДНОСИН В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Трудове право є складною галуззю права, яка регулює відносини між працівниками та роботодавцями. Питання вирішення трудових спорів, заробітної плати, режиму робочого часу, працевлаштування - це тільки декілька аспектів, пов'язаних із нормами трудового права. Але що робити в умовах воєнного стану, коли виникають особливі виклики, зокрема зміна умов праці, призупинення роботи підприємств, чи навіть обмеження прав працівників? Такі обставини потребують спеціального правового регулювання.

Враховуючи складність ситуації, у разі введення в дію воєнного стану, законодавцем введені певні дискримінаційні заходи, зокрема зміна режиму робочого часу, розподіл роботи, зменшення заробітної плати тощо. Зважаючи на те, що воєнний стан є станом надзвичайного положення, він дозволяє державі здійснювати особливий контроль з боку владних органів над громадянами та приватними компаніями. Саме тому умови праці в період воєнного стану можуть зазнавати певного негативного впливу, як і права працівників.

На сьогодні, регулювання трудових відносин в умовах воєнного стану є досить складною та відповідальною задачею держави. Виходячи з цього, на законодавчому рівні передбачені особливі умови їх врегулювання. Встановлені положення зі зміни режиму робочого часу і розподілу роботи в умовах воєнного стану визначені в нормах Закону України «Про правовий режим воєнного стану». Цей закон встановлює правові й організаційні основи діяльності органів влади та інших державних органів, що забезпечують функціонування воєнного стану, включаючи врегулювання трудових відносин. Закон містить норми, які дозволяють змінювати режим роботи. Окрім того, цей закон передбачає можливість створення спеціальних тимчасових органів для управління трудовими відносинами, які діятимуть в умовах воєнного стану [1].

5 березня 2022 року прийнято Закон України «Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану». Цим Законом було прийнято низку нових підходів до регулювання трудових відносин між працівниками та

роботодавцями, які сприяли усуненню деяких прогалин у трудовому законодавстві, що виникли у зв'язку із введенням у державі правового режиму воєнного стану. Разом з тим, було введено й обмеження конституційних прав і свобод людини і громадянина відповідно до статей 43, 44 Конституції України. Відповідно до статті 6 Закону України «Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану»: Нормальна тривалість робочого часу працівників у період 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).

Для працівників, зайнятих на об'єктах критичної інфраструктури (в оборонній сфері, сфері забезпечення життєдіяльності населення тощо), яким відповідно до законодавства встановлюється скорочена тривалість робочого часу, тривалість робочого часу у період дії воєнного стану не може перевищувати 40 годин на тиждень. П'ятиденний або шестиденний робочий тиждень встановлюється роботодавцем. Час початку і закінчення щоденної роботи (зміни) визначається роботодавцем. Тривалість щотижневого безперервного відпочинку може бути скорочена до 24 годин [2]. Звичайно, ці зміни негативно впливають на права робітників але вони є об'єктивно обґрунтованими адже сьогодні всі зусилля направлені на пришвидшення перемоги.

У разі встановлення нормальної тривалості робочого часу понад норму, встановлену відповідно до законодавства, оплата праці здійснюється у розмірі, збільшеному пропорційно до збільшення норми праці. Норми частин першої, другої та п'ятої цієї статті не застосовуються до праці неповнолітніх. У період дії воєнного стану не залучаються до роботи в нічний час без їх згоди: вагітні жінки і жінки, які мають дитину віком до одного року, особи з інвалідністю, яким за медичними рекомендаціями протипоказана така робота. Звідси, можна зробити однозначний вивід про те, що внесені позитивні рішення щодо вдосконалення трудових відносин варто врахувати в проекті нового Трудового кодексу України.

Важливим фактором є забезпечення безпеки на робочому місці, а також збереження прав та інтересів працівників під час воєнного стану. Слід зауважити, що з метою підтримки військової діяльності може бути встановлений обов'язковий порядок організації роботи на базі підприємств з великою кількістю працівників. Застосування в контексті воєнного стану особливостей правового регулювання трудових відносин може негативно вплинути на права та інтереси працівників, тому важливо не порушувати їх основоположних прав і свобод.

Потенціальним ризиком є тимчасове призупинення діяльності підприємств та зміна умов оплати праці, що може бути пов'язане із відсутністю фінансових ресурсів у компаній, з вимушеним перенесенням виробництва на більш дешеві підприємства чи у зв'язку з нерівномірним постачанням сировини. При введенні воєнного стану може бути обмежено право на страйки та інші колективні заходи, які можуть створювати загрозу державній безпеці та національній безпеці. Проте умови праці під час воєнного стану можуть значно відрізнятися від звичайних, і це необхідно зазначати в кожному конкретному випадку.

Слід відзначити, що відбулися зміни в порядку працевлаштування громадян, зокрема можуть бути введені обмеження щодо прийому на роботу молодих спеціалістів та інших категорій громадян.

Таким чином, основною метою правового регулювання трудових відносин в умовах воєнного стану є забезпечення безпеки та умов праці працівників, а також збереження функціонування підприємств та установ у трудовій сфері в умовах надзвичайної ситуації. Як бачимо, за останній рік повномасштабної війни, внесені зміни до законодавства є досить суттєвими та викликають чимало дискусій як в працівників так і в роботодавців.

#### *Список використаних джерел:*

1. Про правовий режим воєнного стану Закону України від 12.05.2015 р. № 389-VIII URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19/card2#Card> ( дата звернення: 01.05.2023)

2. Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану Закон України від 15.03.2022 р. № 2136-IX URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2136-20#Text> ( дата звернення: 01.05.2023)

**Ковбан А.В.**

*к.ю.н., доцент,*

*доцент кафедри загальноправових дисциплін,*

*Національного університету «Одеська морська академія»*

## **JURISPRUDENCE CONSTANTE ЄСПЛ ЩОДО ПРАВА ЛЮДИНИ НА ЖИТТЯ**

За, майже, останнє десятиріччя, Україна проживає складні події: тимчасова окупація територій АРК, окремих регіонів Донецької та Луганської областей, встановлення карантину щодо поширення гострої респіраторної хвороби COVID-19 та агресію Російської Федерації.

Війна з РФ засвідчує наскільки тонкий шар цивілізованості у людства. Тому велике значення має фіксація воєнних злочинів і злочинів проти людства, геноциду. Зокрема геноцидні практики РФ в Україні при веденні військових дій полягають у нищенні соціальної інфраструктури, щоб позбавити елементарних умов проживання людей, а також через численні тортури, гвалтування та позбавлення доступу до елементарних життєвих благ. На прикладі облоги Маріуполя видно, як це було організовано. По суті практика геноциду має три етапи: 1) нищення соціальної інфраструктури поселень; 2) переміщення цивільного населення, частина якого змушена евакуюватися, а щодо іншої застосовують практику інфільтрації, залишаючи фактично частину жителів, лояльних до окупантів; 3) депортація нелояльних до окупантів жителів вглиб території РФ. Оскільки значна частина цивільного населення не може евакуюватися у зв'язку із фактичним блокуванням «зелених коридорів» та маніпуляцією із місцями збору та виходу евакуаційних колон в обложених містах, такі цивільні особи піддають забороненим практикам інфільтрації та депортації [2].

Саме під час війни, стає зрозумілим, що одним з найважливішим правом людини залишається право на життя. Ключовим у визнанні права людини на життя за Конституцією України [1] є положення, згідно з яким це право є невід'ємним (частина перша статті 27), невідчужуваним та непорушним (стаття 21). Право на життя належить людині від народження і захищається державою.

Конституція України проголошує, що конституційні права і свободи, зокрема право людини на життя, гарантуються і не можуть бути скасовані (частина друга статті 22), що забороняється внесення будь-яких змін до Конституції України, якщо вони передбачають скасування прав і свобод людини і громадянина (частина перша статті 157). Не допускається також звуження змісту та обсягу існуючих прав і свобод, в тому числі невід'ємного права людини на життя, в разі прийняття нових або внесення змін до чинних законів (частина третя статті 22). Конституційне забезпечення невід'ємного права на життя кожної людини, як і всіх інших прав і свобод людини і громадянина в Україні, базується на засаді: винятки стосовно прав і свобод людини і громадянина встановлюються самою Конституцією України, а не законами чи іншими нормативними актами. Конституційний Суд України вважає, що позитивний обов'язок держави стосовно впровадження належної системи захисту життя, здоров'я та гідності людини передбачає забезпечення ефективного розслідування фактів позбавлення життя та неналежного поводження, у тому числі й щодо осіб, які перебувають у місцях позбавлення волі під повним контролем держави [4].



Міжнародне регулювання права людини на життя закріплюється в Загальній декларації прав людини – ст. 3: кожна людина має право на життя, на свободу і на особисту недоторканність [3].

Практика Європейського суду з прав людини завжди залишається об'єктом дослідження як вітчизняних і зарубіжних учених. Немає нічого важливішого ніж захист прав людини, тому питання, пов'язані з практикою ЄСПЛ, впливають на формулювання національних правових систем. Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод у ст.2 проголошується право кожного на життя, яке охороняється законом та неможливість умисного позбавлення життя інакше ніж на виконання смертного вироку суду, винесеного після визнання його винним у вчиненні злочину, за який закон передбачає таке покарання. Сфера застосування статті 2 Конвенції це: усі випадки насильницької смерті чи зникнення особи; розслідування обставин смерті та зберігання матеріалів такого розслідування; планування та проведення операцій із застосуванням сили; виключно необхідне застосування сили; застосування зброї та спецзасобів; смерть під час військової служби; надзвичайні ситуації, бойові дії, військові навчання; загроза для життя у разі вислання (депортації, екстрадиції); безпечність спорудження та експлуатації об'єктів; компенсація у зв'язку зі смертю (зникненням). Протягом тривалого часу в аспекті ст. 2 право на життя розглядалося як питання про обставини, за яких застосування представниками держави примусу, що призводить до смерті людини, є виправданим.

ЄСПЛ наголошує, що перше речення п. 1 статті 2 Конвенції зобов'язує державу не тільки утримуватися від умисного або незаконного позбавлення життя, але також вживати відповідні заходи для захисту життя тих, хто знаходиться під її юрисдикцією. Це включає основне завдання держави щодо забезпечення права на життя шляхом прийняття ефективних норм кримінальних законів для попередження злочинів проти особи, що забезпечуються правоохоронним механізмом для попередження, усунення та покарання порушень таких норм. За відповідних обставин це також поширюється на позитивний обов'язок органів державної влади вживати заходи попередження для захисту особи або осіб, чиє життя знаходиться під загрозою здійснення кримінальних дій іншими особами. Рішення у справі «Гонгадзе проти України» (Gongadze v. Ukraine) від 8 листопада 2005 р., заява № 34056/02, п. 164 [5].

Європейський суд з прав людини при тлумаченні обов'язків держави згідно зі ст. 2 Конвенції поділяє їх на негативні та позитивні. Обов'язок захищати право на життя за ст. 2 Конвенції визначається у поєднанні із загальним обов'язком держави за статтею 1 Конвенції, яка зобов'язує «гарантування

кожному, хто перебуває під [її] юрисдикцією, права і свободи, визначені у Конвенції» також опосередковано вимагає наявності будь-якої форми ефективного розслідування, коли особу вбито в результаті використання сили. *mutatis mutandis* рішення від 19 лютого 1998 р. у справі «Кая проти Туреччини» (Kaya v. Turkey), заява № 22729/93, п. 86 [6].

***Список використаних джерел:***

1. Конституція України // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 30, ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>

2. Савчин М. Конституціоналізм і війна. Український часопис конституційного права. URL: <https://www.constjournal.com/wp-content/uploads/issues/2022-2/pdfs/1-mykhailo-savchyn-konstytutsionalizm-viina.pdf>

3. Загальна декларація прав людини, Прийнята і проголошена резолюцією 217 А (III) Генеральної Асамблеї ООН від 10 грудня 1948 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_015#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_015#Text)

4. Рішення Великої палати Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини щодо відповідності Конституції України (конституційності) частини шостої статті 216 Кримінального процесуального кодексу України від 24 квітня 2018 року № 3-п/2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v003p710-18#Text>

5. Рішення у справі «Гонгадзе проти України» (Gongadze v. Ukraine) від 8 листопада 2005 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/980\\_420#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/980_420#Text)

6. Рішення від 19 лютого 1998 р. у справі «Кая проти Туреччини» (Kaya v. Turkey). URL: <https://precedent.in.ua/2015/12/16/kajya-protyv-turtsyy/>

***Крестовська Н.М.***

*д.ю.н, професор, завідувач кафедри морського права,  
Національного університету «Одеська морська академія»*

## **ІСТОРІЯ КОНСТИТУЦІЇ УКРАЇНИ: ДЕЯКІ ДИСКУСІЙНІ ПИТАННЯ**

Тема, яку умовно можна позначити як «Конституція України та історія», має кілька аспектів. Перший є очевидним – це історія створення сучасної Конституції та дуже непроста історія її імплементації та оновлення.

Другий аспект – це історичний вимір Конституції України, чому була присвячена, серед іншого, стаття судді Конституційного Суду України, доктора юридичних наук Віктора Колісника, в якій зроблено важливий висновок про те, що однією з умов успішного подальшого удосконалення конституційного тексту чи трансформації української Конституції є історичний досвід і насамперед досвід попередніх етапів конституційного регулювання [1].

Третій аспект – це долучення українських науковців до формування порівняно нового напрямку історико-правової науки, яку в зарубіжній юриспруденції називають конституційною історією. Конституційна історія, своєю чергою, має два основні виміри: інституційний (історія конституційно визначених державних установ) та доктринальний (історія конституційних проєктів та рефлексій), інакше кажучи, конституційна історія може розглядатись під двома різними кутами: в юридико-інституційній ретроспективі та з доктринальної позиції. З інституційної точки зору конституційна історія адресована законам, які в минулому регулювали основи організації та функціонування ліберальної та ліберально-демократичної держави рівно як інституції, які ці закони встановили: електорат, парламент, глава держави, уряд, адміністрацію, суди та судді. З доктринальної точки зору конституційна історія вивчає інтелектуальну рефлексію, яка супроводжує ліберальну та ліберально-демократичну державу [2, р. 530-531].

Обидва аспекти конституційної історії уже неодноразово ставали предметом наукових досліджень в нашій країні. Вагоме місце відведено цим питанням у перших монографіях на цю тему (А.Г. Слюсаренко, М.В. Томенко, О.М. Мироненко, О.Л. Копиленко), у кандидатській дисертації І.Є. Словської, монографіях та докторських дисертаціях А.Р. Крусян, М.В. Савчина, О.М. Бориславської, низці інших праць.

На нашу думку, незважаючи на давньоримське походження терміну «конституція», вона є явищем, властивим тільки державі, а не будь-якій організації публічної влади (очевидним є те, що історично організація публічної влади у вигляді полісу, сеньорії, королівства тощо передують створенню держави в сучасному розумінні цього слова). Про конституцію або принаймні якісь її елементи можна говорити тільки тоді, коли публічна влада остаточно відокремилася від суспільства, постала над ним і виник суспільний запит на її обмеження нерелігійними юридичними засобами. Бо ідея неземного походження влади правителя і водночас його підпорядкування божественним настановам є, очевидно, найдавнішою з усіх варіантів такого обмеження. Говорячи про хронологічні рамки такого поєднання становлення держави в сучасному розумінні цього слова і виникнення ідея впорядкування держави за допомогою права, ми, як уявляється, не можемо шукати витoki

конституціоналізму та конституції на європейському континенті раніше Довгого XVI століття (кінець XV – середина XVII ст.). Відтак важко погодитись з думкою О.М. Мироненка, який розглядав конституціоналізм у широкому плані як еволюцію правосвідомості від міфологічних форм світорозуміння до раціонально-логічних форм мислення, тобто до ознак теоретичного знання, виникнення політико-правової науки. Натомість його ж визначення конституціоналізму у вузькому розумінні як «комплексу політико-правових ідей та державотворчої практики молодого буржуазії, переважно XVII-XVIII ст. (у багатьох країнах цей процес розпочався у XIX-XX ст.), що орієнтується на створення інституціонально-правових умов функціонування держави, у яких забезпечувалося б верховенство народу, виключне правління законів, найширші права і свободи особистості, демократична виборча система, чітко розмежовувались би функції і компетенція законодавчої, виконавчої, судової гілок владування, гарантувалось би широке місцеве самоуправління, де всі державницькі органи і установи, службові особи були б підзвітні і підконтрольні громадянському суспільству» [3, с.5] поділяється багатьма конституціоналістами. Зокрема, О.М. Бориславська трактує конституціоналізм у широкому значенні як «засновану на ідеології ліберального характеру політико-правову систему, що є сукупністю взаємопов'язаних відносин між людиною, суспільством та державою, у яких гарантовані права людини, суспільство є вільним, а державна влада обмежена конституційними засобами; у вузькому значенні – як конституційну систему правління (систему суб'єктів, форм, засобів та методів правління у державі), заснованих на ідеях прав та свобод людини, верховенства права, демократії та обмеженого правління» [4, с. 47]. На думку М.В. Савчина, «конституціоналізм втілюється, принаймні, на трьох рівнях: 1) сукупності певних доктрин, концепцій та теорій про природу конституції; 2) політично-правової практики втілення цих ідей в життя; 3) конституційного регулювання відповідних соціальних явищ і процесів» [5, с. 19].

На мою думку, таке поєднання інституційної та доктринальної складової конституції в історико-правовій ретроспективі призводить до ототожнення історії ідей та історії держави, коли, з одного боку, інституційному аналізу піддаються тексти, які слід розглядати як пам'ятки правової думки, з іншого – інституційному аналізу не піддаються акти, які були підвалинами реального (та історично зумовленого) конституційного ладу. Більше того, нерідко відбувається ототожнення конституційної історії та історії державності та історії правової думки. Це відмітно навіть в переліку джерел історії конституційного розвитку України (україно-польські та україно-московські середини-другої половини XVII ст.; Конституція Пилипа Орлика 1710 р.;

конституційні проекти Г. Андрузького, М. Драгоманова, М. Міхновського, С. Десницького, О. Ейхельмана; конституції, конституційні проекти та програмні документи Української Центральної Ради, Української Держави Павла Скоропадського, Директорії Української Народної Республіки та Західноукраїнської Народної Республіки; конституції Української РСР; Конституції України 1996 р., конституційні проекти та інших конституційно-правові акти незалежної України) [6, 7, 8].

Як видається, в цьому усталеному переліку змішано джерела конституції та джерела конституціоналізму і принаймні серед перших не вистачає низки правових актів, якими реально обмежувалась державна влада і які були творенням саме народу, хоча й у вузькому сенсі цього слова – насправді – шляхти і, в окремих випадках, козаків, а саме: Литовських статутів та конституцій вальних сеймів Речі Посполитої. Ані Велике князівство Литовське, Руське та Жомойтське, ані Річ Посполиту – державу Двох Народів – не можна трактувати як такі, що були метрополією щодо колонізованої України. Руська православна шляхта розглядала ці держави як власні і це відповідало реальному стану речей. Адже і до Люблінської унії, і до Генріхових артикулів, до ординацій Війська Запорізького, конституцій сеймів було докладено і їх зусиль і вони реально діяли на українських землях. З певними застереженнями, але до складу джерел історії конституції України варто включити Травневу Конституцію Речі Посполитої 1791 р., конституційні акти Австрії/Австро-Угорщини, Конституції Другої Речі Посполитої та Чехословаччини. Адже саме в цих державах молода українська нація набувала досвіду парламентаризму та легальної політичної діяльності.

Водночас варто застерегти від спокуси долучення до історії української конституції стародавніх правових актів, зокрема, Руської правди та інших збірок правових звичаїв та стародавніх законів. Рівно як і видається модернізацією віднесення початків конституційної історії Литви до перших князівських привілеїв кінця XIV століття, на чому наполягають литовські історики права [9]. Про обмеження державної влади можна говорити тільки з того моменту, коли на теренах України публічна влада, коріння якої дійсно сягає раннього середньовіччя, перетворилась на владу державну, тобто – з часів Модерну, тобто з Довгого XVI століття. Зазначимо, що саме тоді, з Литовських статутів, Радомської конституції 1505 р., актів Люблінської унії та Генріхових артикулів можна говорити про інституціоналізацію обмежень і впорядкування державної влади саме правовими актами.

І навпаки, з історичної конституції України, вочевидь, слід виключити доктринальну та проектну частини, залишивши тільки акти, які реально діяли. Численні конституційні проекти, рівно як і рефлексії з приводу конституції є

джерелом для вивчення українського конституціоналізму, тобто для історії політико-правової думки.

**Список використаних джерел:**

1. Колісник В. Конституція, її історичний вимір та сучасні виклики і загрози на тлі історичних паралелей. *Конституція і конституційні зміни в Україні: збірник, присвячений пам'яті Віктора Мусіяки* / Центр Разумкова; відп. ред. А. Рачок, Ю. Якименко; упоряд. П. Стецюк. Київ: Заповіт, 2020. С. 70-81.
2. Suanzes-Carpegna J. V. Constitutional history: some methodological reflections. *Historia Constitucional*. 2014. N 15. Págs. 529-541. URL: <http://www.historiaconstitucional.com>.
3. Мироненко О. М. Історія Конституції України. Київ : Ін Юре, 1997. 60 с.
4. Бориславська О.М. Європейська модель конституціоналізму: системно-аксіологічний аналіз. Харків: Право, 2018. 384 с.
5. Савчин М. Конституціоналізм і природа конституції: м Ужгород: Поліграфцентр «Ліра», 2009. 372 с.
6. Конституційні акти України 1917-1920. Невідомі конституції України. Київ : Філософська і соціологічна думка, 1992.
7. Копиленко О. Л., Копиленко М. Л. Держава і право України. 1917-1920: навч. посіб. Київ: Либідь, 1997. 208 с.
8. Мироненко О. М. Витоки українського революційного конституціоналізму 1917-1920 рр. Теоретико-методологічний аспект: монографія. Київ., 2002. 260 с.
9. Lietuvos konstitucionalizmo istorija (Istorija Lietuvos Konstitucija). 1387 m. – 1566 m. – 1791 m. – 1918 m. – 1990 m.: monografija. Vilniaus Universiteto Leidykla, 2016. 280 p.

**Матвеевський О.В.**

*старший викладач кафедри загальноправових дисциплін  
Національного університету «Одеська морська академія»*

**ПРОБЛЕМИ ЗАЛУЧЕННЯ ІНОЗЕМНИХ ЕКСПЕРТІВ ПРИ  
РОЗСЛІДУВАННЯ ВОЄННИХ ЗЛОЧИНІВ В УКРАЇНІ**

В Україні в останні роки все більшого значення набуває Міжнародне гуманітарне право (МГП). Розуміння основних термінів МГП і правил все частіше стають темами обговорень різноманітних конференцій, круглих столів та тренінгів.

Положення Женевської конвенції, як основи МГП стверджують, що до основних правил ведення військових дій, відноситься вимога про те, що «Методи і засоби ведення військових дій застосовуються з належною повагою до мирного населення та природного середовища, беручи до уваги відповідні норми міжнародного права. Нанесення шкоди мирному населенню, не військовим спорудам, навколишньому середовищу або її знищення, не виправдане військовою необхідністю та вироблене безглуздо, забороняється» (Правило 44).[2, с.34].

Разом з тим як ми бачимо бойові дії в Україні впливають і на мірне населення, і на інфраструктуру країни, і на мірні споруди, і на навколишнє середовище. Тому можна зробити висновок, що згідно правил МГП в Україні здійснюється велика кількість злочинів, які можна об'єднати в групу «воєнні злочини».

Розслідування воєнних злочинів має свою специфіку і відсутність практики розслідування воєнних злочинів робить актуальним та надважливим запит правоохоронної системи на формування спеціалізованих методик розслідування окремих воєнних злочинів; застосування системного підходу до логістичного забезпечення кримінального провадження (організацію постачання та управління ресурсами, зокрема залучення персоналу, спеціального транспорту, техніко-криміналістичних засобів, спеціального одягу та допоміжних засобів, іншого обладнання).

Вивчення та впровадження передового зарубіжного досвіду та міжнародних стандартів використання криміналістичних та медичних знань збирання доказів воєнних злочинів, розширення практики створення спільних слідчих груп, залучення іноземних фахівців ad hoc, розробка засад планування розслідування воєнних злочинів, оптимізація роботи з особистісними, речовими, цифровими та документальними джерелами криміналістичної інформації, розробка алгоритмів дій на специфічних місцях (місцях масштабних руйнувань, масових вбивств, масових поховань і інше), де потрібні особливі навички та особливі форми взаємодії слідчих, експертів, криміналістів, судових медиків та інших фахівців – такі завдання на сьогодні постають перед кримінальними науковцями.

Аналізом кримінальних проваджень, що до воєнних злочинів які розслідуються міжнародними кримінальними установами встановлено, що судові експертизи відіграють важливу роль у розслідуванні воєнних злочинів. Разом з тим за результатами критичного аналізу норм чинного законодавства України, які регулюють процеси збирання доказової інформації і залучення експерта, встановлено, що в умовах воєнного стану в Україні отримання висновку експерта вкрай ускладнено.[1, с. 328]. Робота ж іноземних експертів в

розслідуванні воєнних злочинів дуже ускладнена. Так в Україні тривалий час вже працюють співробітники NFI в команді з розслідування воєнних злочинів в Україні. Група, яку Нідерланди відправили в Україну, складається з детективів з нідерландської військової поліції Marechaussee, а також співробітників нідерландського інституту криміналістичної експертизи. Але всі вони залучені до розслідування лише у якості спеціалістів-консультантів. Причиною такого використання професіоналів стали недосконалі закони нашої країни.

По-перше стає проблема питання допустимості доказів у кримінальному провадженні, яке має вирішальне значення для вирішення завдань кримінального судочинства. Незважаючи на наявність чисельних досліджень цієї проблематики, низка питань залишається невирішеною. Зокрема йдеться про практичне застосування доктрини «плодів отруєного дерева» [4, с.403]. Результати експертних досліджень можуть бути визнані не допустимими так як методи та методики, що використовують іноземними спеціалістами для збирання та дослідження доказів не апробовані в Україні.

По-друге: нажаль, ЗУ України «Про судову експертизу» передбачає виключно державним спеціалізованим установам здійснювати судово-експертну діяльність, пов'язану з проведенням криміналістичних (а це більша частина експертиз, які виконуються при розслідуванні воєнних злочинів), судово-медичних і судово-психіатричних експертиз. Особа або орган, які призначають або замовляють судову експертизу, можуть доручити її проведення тим судовим експертам, яких внесено до державного Реєстру атестованих судових експертів. Стаття 23 цього закону вимагає залучати фахівців з інших держав тільки для спільного проведення судових експертиз. Так, керівники державних спеціалізованих установ, що проводять судові експертизи, у необхідних випадках мають право за згодою органу або особи, що призначили судову експертизу, включати до складу експертних комісій провідних фахівців інших держав. Такі спільні експертні комісії здійснюють судові експертизи за нормами процесуального законодавства України. [3, с.47]

Виходячи з вищевикладеного можна зробити висновок про те, що законодавство України в напрямку залучення міжнародних експертів до розслідування злочинів є вкрай недосконалим, не сучасним і таким що потребує скорішого перетворення відповідно до вимог європейського права.

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

1. Авдєєва Г.К. Питання боротьби зі злочинністю, №43 (2022), том 1, <http://pbz.nlu.edu.ua/issue/view/15815>.



2. Женевська конвенція «про поліпшення долі поранених на полі бою», прийнята 22 серпня 1864 на міжнародній конференції, скликаній Федеральною радою Швейцарії.

3. Закон України «Про судову експертизу», (*Відомості Верховної Ради України (ВВР)*, 1994, № 28, ст.232), <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4038-12#Text>

4. Падалка А. М., інш Проблемні питання оцінки висновку експерта на відповідність критерію допустимості доказів у кримінальному провадженні, *Актуальні питання судової експертології, криміналістики та кримінального процесу, Матеріали II міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 19 листопада 2020 року)*

**Omarova A.A.**

*PhD in Law, Associate Professor,  
British Academy Fellow in University of Warwick,  
Associate Professor at the Department of History of State  
and Law of Ukraine and Foreign Countries  
of the Yaroslav Mudryi National Law University*

## **CHILD'S EDUCATIONAL RIGHTS IN CRITICAL SITUATIONS**

The Russia's war in Ukraine caused a great damage to the educational rights of the children. According to the UNICEF's Humanitarian Report No. 24 [1] education for an estimated 5.7 million children has been disrupted since the war started. It is the first time in its independent history (since 1991) when Ukraine faced with the problem in education sphere of that scale. However, Ukraine has an experience in solving this kind of problems in Soviet period of its history. The early 1920s were exactly the times when the First World War and the war for independence ended, in Ukraine were typhoid and Spanish flu epidemics and deep economic crisis. I am deeply convinced that using its invaluable experience can lead to minimising of negative impact of this war for children's educational rights.

On November 22, 1922 the Code of Laws on Public Education was adopted in Ukrainian SSR [2]. According to paragraph 17 of the introduction, the social education of children and training in vocational schools and courses up to the age of 17 inclusive was declared general, mandatory, free of charge and cumulative for both sexes. Moreover, children of the proletariat and the poor had priority for education. According to Art. 124 students who received scholarships had to serve in the service of their profession for one and a half years for each year of receiving the scholarship

after completing the course of study. Article 167 established the list of the network of children's institutions. Thus, children's institutions were divided into:

a) all institutions for normal children (*note: this wording is a quote from the Code*): orphanages, boarding schools, day care centre, labour schools, nurseries, children's clubs, libraries, spring-summer trimester institutions;

b) all institutions for juvenile delinquents and the homeless: the main and auxiliary homes for delinquents, a labour colony for them, a labour home for girls, an open orphanage for homeless children;

c) all children's institutions for defective childhood (*note: this wording is a quote from the Code*): the main and auxiliary homes for defective children (*note: this wording is a quote from the Code*);

d) institutions for the deaf-mutes: the main and auxiliary houses for the deaf-mutes;

e) the main house for the blind;

f) all children's institutions for examine and distribution of children (reception centres, collectors).

The Code provided for the existence of two main types of institutions for social education, namely:

1) residential care home, where minors stayed all the time until the age of 15;

2) institutions where minors stayed for only a few hours (schools, nurseries, etc.) to a whole day (day care centre).

At the same time, the upbringing of normal and defective children (*note: these wordings are quotes from the Code*) was supposed to take place in different types of institutions. Education of delinquent children of different sexes together was not allowed. Providing education to physically or mentally disabled children was carried out at the expense of their relatives (except for children of the proletariat and the poor).

Due to financial difficulties, as well as the fact that the system of such institutions was in a state of formation, it could not accommodate all the children who suffered from social upheavals.

Schools and extracurricular activities for children were actually combined into a single system of their education in the new, soviet spirit. However, due to a lack of funding, orphanages were actively transformed into agricultural collectives, production workshops, etc. However, it made possible to combine study, education and work. Thereby, the children received knowledge of biology, zoology, botany, natural science, etc., and the orphanages themselves received their own sources of funding.

It should be noted that the realities of life in orphanages differed from the norms prescribed in the legislation. The general strategy of orphanages was calculated on

survival, which at that time was the most important thing for the majority of the country's population.

However, speaking about the negative aspects of the implementation of children's educational rights, one cannot fail to mention the positive ones as well. As it known, the First World War and the war for independence in Ukraine left behind 7 million homeless children who often became criminals. And for re-education, they were sent to orphanages for "morally defective children" (*note: this wording is a quote from the Code*). Also, there was a practice of turning the institutions into a labour colonies, where every teenager had a chance to start a new life. This really allowed through labour and during it to provide appropriate education, skills, and also to discipline children in a certain way. The main thing is that the schools were not formed randomly, there was a certain systematicity, the norms of the number of teachers, etc. were fixed.

Thus, despite the difficult economic and political situation in Ukraine there was done a great job in educational sphere. Of course, the main reason was to prepare new soviet person who will serve to soviet ideals, though, some positive aspects can be adopted. For example, the number of educational institutions for children definitely should not be reduced. The National strategy for reforming the system of institutional care and upbringing of children for the years 2017-2026, which was adopted in 2017, provides for a significant reduction of institutional care and upbringing of children. However, considering the number of orphans and neglected children who needs educational and care needs, these institutions can provide the necessary help and support. Also, it is necessary to further develop inclusive education, which currently exists in Ukraine, to improve the conditions and quality of its provision.

### ***References:***

1. UNICEF Ukraine Country Office. Humanitarian Situation Report No. 24 (reporting period: 24 February – 31 December) <https://www.unicef.org/media/133051/file/Ukraine-Humanitarian-SitRep-December-2022.pdf> accessed 30 April 2023.

2. Resolution of the All-Ukrainian Central Executive Committee of Ukrainian SSR on the entry into force of the Code of Laws on Public Education of 22 November 1922.

*Орел Г.П.*

*асистент кафедри загальноправових дисциплін  
Національного університету «Одеська морська академія»*

## **СПІВВІДНОШЕННЯ ТА АНАЛІЗ РІЗНИЦІ ІТ-ПРАВА ТА ІНФОРМАЦІЙНОГО ПРАВА**

На сьогоднішній момент немає окремої галузі права, яка була б зосереджена саме на інформаційних технологіях. ІТ-право швидше представляє собою гібрид різних галузей, де застосовуються норми податкового, трудового, господарського та цивільного права. У сучасному світі ви не зможете не зіткнутися із ІТ-правом. Якщо ви створюєте сайти та додатки, то матимете справу з міжнародними нормами, захистом персональних даних та правами на інтелектуальну власність.

Поняття ІТ право, Інтернет-право раніше з'явилися в практичному обороті, ніж на законодавчому чи доктринальному рівні. Про ІТ право заговорили у зв'язку з динамічним розвитком цифрових технологій та їх впливом на повсякдення. Ми стаємо свідками спонтанного чи може об'єктивно зумовленого практичними потребами правового регулювання виникнення численних «прав»: біржове право, інформаційне право, корпоративне право, інтелектуальне право, медичне право, цивільне немайнове право, ІТ право тощо [2].

Грамотично поняття «ІТ право», «інформаційне право» співпадають, адже йдеться про право інформаційних технологій. Але сьогодні змістовне наповнення цих понять – різне. У науці сформульоване поняття інформаційного права, яке пов'язують насамперед з публічним правом – адміністративним. Хоча такий підхід явно завужений, позбавлений перспективи. Інформаційне право стало комплексною галуззю законодавства, що поєднує як приватно-правові, так і публічно-правові норми. Розгляд інформаційного права виключно з публічно-правових позицій та його наукові дослідження у цьому ж плані значно збіднюють наші уявлення про нього.

Якщо інформаційне право охоплює правовим регулюванням відносини між різними суб'єктами щодо користування, доступу до різних видів інформації (публічної, приватної, комерційної, службової, державної таємниці тощо), встановлює охорону права на інформацію, визначає способи та засоби захисту у разі порушення відповідних прав, то ІТ право асоціюється з регулюванням відносин саме у цифровому середовищі. Специфіка розуміння ІТ права зумовлена якраз специфікою функціонування, прояву суспільних відносин у цифровому середовищі. Тому не йдеться про якесь особливе право, а

насамперед про специфіку функціонування, застосування та прояву правових норм щодо суспільних відносин в особливому середовищі, яким і є цифрове середовище [3]. Саме це середовище зумовлює особливі правові підходи.

Насамперед, наскільки можливим є застосування правових підходів до цифрового середовища? Очевидно, що право має регулювати лише певний сегмент відносин у ньому. Адже саме цифрове середовище це як паралельний світ до середовища реального. Ті ж суб'єкти, ті ж потреби, мотиви, ті ж об'єкти, ті ж взаємні права та обов'язки, тільки у цифровому середовищі. Як і у реальному житті право регулює тільки певну сферу суспільних відносин, йдучи у парі з іншими соціальним регуляторами – мораль, релігійні норми, звичаї, національні традиції тощо. Те ж саме і у цифровому середовищі. Але у ньому певний суб'єкт чи об'єкт у реальний момент фіксувалися технічними засобами та в інший момент перестали існувати. Отже, на правове регулювання мають вплив технічні фактори, які мають урахуватися. Цифрове середовище не знає кордонів [1]. Правове регулювання у реальному світі пов'язане насамперед з національним режимом. Механічне переміщення національного законодавства, його накладення на правове регулювання відносин у цифровому середовищі неможливе саме в силу віртуального характеру цього середовища. Тому для цифрового середовища насамперед важливою є етична поведінка. Саме кодекси професійної етики покладені в основу його функціонування.

Звичайно, що з'являться дослідження про сутність ІТ права як галузі чи підгалузі права, законодавства, його характер, прояв тощо. Зрештою, вони мають право на існування. Реальний світ і цифрове середовище – це різні сфери (не єдині, стрімкий прогрес породить і інші) функціонування суспільних відносин та права, яке їх регулює. ІТ право – це насамперед особливе функціонування правових норм реального світу у цифровому середовищі.

### ***Список використаних джерел:***

1. Information Technology Law, Guide to IT Law. HG.org Legal Resources. [online] Available at: <https://www.hg.org/information-technology-law.html#1>
2. Винничук, Р.О., Склярчук, Т.В., 2015. Особливості розвитку ІТ-ринку в Україні: стан та тенденції. Вісник Національного університету "Львівська політехніка", Логістика, № 833, С. 3-8. [online] Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPL\\_2015\\_833\\_3](http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPL_2015_833_3)
3. Новицький, А.В. Місце ІТ-права в загальній системі інформаційного права. Збірник матеріалів науково-практичної конференції «ІТ право: проблеми і перспективи розвитку в Україні», Львів, НУ «Львівська політехніка», С.116.

*Потопахіна О.М.*

*к.ю.н., доцент, доцент кафедри цивільно-правових дисциплін  
Одеського національного університету імені І.І. Мечникова*

## **ОПЛАТА ПРАЦІ ЗА ТРУДОВИМ ДОГОВОРОМ З НЕФІКСОВАНИМ РОБОЧИМ ЧАСОМ**

У зв'язку з глобальними змінами у суспільному, політичному, правовому та в інших сферах життя в світі та, як наслідок, і в нашій державі, виникла необхідність правового врегулювання нестандартних форм зайнятості та комплексного реформування законодавства про працю.

Так, Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання трудових відносин з нефіксованим робочим часом» від 18.07.2022 р. №2421-IX [1] врегульовано одну з нестандартних форм зайнятості, що є досить поширеною на практиці, але до прийняття цього Закону не мала належної нормативної основи. Окремі аспекти правового регулювання трудового договору з нефіксованим робочим часом закріплені також у Законі України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо удосконалення правового регулювання дистанційної, надомної роботи та роботи із застосуванням гнучкого режиму робочого часу» від 04.02.2021р. № 1213-IX [2], Законі України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо удосконалення окремих питань виконання військового обов'язку та ведення військового обліку» від 30.03.2021р. №1357-IX [3] та у наказі Міністерства економіки України від 26 жовтня 2022 року № 4179 "Про затвердження Примірної форми трудового договору з нефіксованим робочим часом" [4]. Щодо порядку нарахування заробітної плати (доходів) найманим працівникам, які працюють за трудовим договором з нефіксованим робочим часом, важливо звернути увагу на зміни, які було внесено до Закону України «Про збір та облік єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування» від 01.04.2023р. №2464-VI [5].

У частині першій ст. 21<sup>1</sup> Кодексу законів про працю України (далі – КЗпП України) трудовий договір з нефіксованим робочим часом визначається як особливий вид трудового договору, умовами якого не встановлено конкретний час виконання роботи, обов'язок працівника виконувати яку виникає виключно у разі надання роботодавцем передбаченої цим трудовим договором роботи без гарантування того, що така робота буде надаватися постійно, але з дотриманням умов оплати праці, передбачених цією статтею [6]. При укладанні трудового договору з нефіксованим робочим часом роботодавець самостійно визначає необхідність та час залучення працівника до роботи, обсяг роботи та в

передбачений трудовим договором строк погоджує з працівником режим роботи та тривалість робочого часу, необхідного для виконання відповідної роботи, з обов'язковим дотриманням вимог законодавства щодо тривалості робочого часу та часу відпочинку. Міністерство економіки України звертає увагу на те, що у трудовому договорі з нефіксованим робочим часом варто зазначати підстави, за якими постає питання щодо виникнення трудових правовідносин між працівником та роботодавцем за даним видом трудового договору, тобто зазначення таких обставин, за якими не є можливим укладення з відповідним працівником типового трудового договору у порядку ст. 21 КЗпП України.

Заробітна плата виплачується працівникові, який виконує роботу на підставі трудового договору з нефіксованим робочим часом, за фактично відпрацьований час. За відрядної системи оплати праці заробітна плата виплачується працівникові за фактично виконану роботу за встановленими у трудовому договорі з нефіксованим робочим часом відрядними розцінками. Мінімальна тривалість робочого часу працівника, який виконує роботу на підставі трудового договору з нефіксованим робочим часом, протягом календарного місяця становить 32 години. Якщо працівник протягом календарного місяця виконував роботу менше 32 годин, йому повинна бути виплачена заробітна плата не менше ніж за 32 години робочого часу відповідно до умов оплати праці, визначених трудовим договором (ст. 21<sup>1</sup> КЗпП України).

У разі ненадання роботодавцем роботи працівникові, який виконує роботу на підставі трудового договору з нефіксованим робочим часом, заробітна плата за відрядної системи оплати праці протягом календарного місяця повинна бути виплачена працівникові у розмірі, не меншому за розмір заробітної плати працівника відповідної кваліфікації, оплата праці якого здійснюється за погодинною системою, - за 32 години робочого часу. У разі згоди працівника на залучення до роботи поза межами базових днів або годин його робота оплачується у розмірі, не меншому ніж передбачено умовами трудового договору, а у разі перевищення нормальної тривалості робочого часу - в порядку, передбаченому статтею 106 КЗпП України, оплату в подвійному розмірі, якщо фактична кількість відпрацьованих годин перевищує норму робочого часу у 40 годин за тиждень.

Задля відповідності національного трудового законодавства вимогам Директиви (ЄС) 2019/1152 Європейського Парламенту і Ради від 20 червня 2019 р. [7] слід погодитися з пропозицією Я.В. Свічкарьової про доповнення частини п'ятої ст. 21 КЗпП України положенням про те, що трудовий договір з нефіксованим робочим часом має містити (крім вказаної інформації), також інформацію про строки повідомлення працівника на випадок скасування

робочого завдання та розмір компенсації від втрати доходу у разі повідомлення працівника з порушенням таких строків. Такі строки та розмір компенсації мають визначатися в індивідуально-договірному порядку [8, с.225-226]. Такої ж думки дотримуються вітчизняні науковці О. Серета та А. Юшко [9, с.280].

Отже, трудовий договір обумовлює певний період часу (днів тижня та годин дня), коли робота може виконуватись. У цьому контексті виокремлено особливості трудового договору з нефіксованим робочим часом, у якому законодавець мав на меті гарантувати відпочинок працівнику, тобто прирівнявши трудовий договір з нефіксованим робочим часом до встановленого трудовим законодавством періоду праці, який не може перевищувати шести днів (40 годин) праці. Робота в базові дні та години (часові інтервали, в які відповідно до умов трудового договору з нефіксованим робочим часом від працівника потенційно можуть вимагати працювати) може надаватися тільки за наявності відповідної потреби роботодавця. Якщо робота не надається, оплата праці не здійснюється, за винятком гарантій, передбачених ч. ч. 12-13 ст. 21-1 КЗпП. Також сторони мають повну свободу у встановленні цих інтервалів в межах максимальних норм, а саме це можуть бути як 3 дні на тиждень по 12 годин на день (загалом 36) так й 5 днів на тиждень по 8 годин на день (загалом 40 годин), при цьому мінімальна тривалість робочого часу працівника, яка може бути встановлена у трудовому договорі з нефіксованим робочим часом становить не менше 32 годин на місяць.

Трудовий договір з нефіксованим робочим часом також надає певні нові можливості як для роботодавців, так і для найманих працівників. Згідно з чинним трудовим законодавством України наймані працівники за трудовим договором з нефіксованим робочим часом мають права та гарантії в сфері оплати праці, які визначені у КЗпП України, Законі України «Про оплату праці» та ін. але ж за загальним правилом, заробітна плата виплачується працівникові, який виконує роботу на підставі трудового договору з нефіксованим робочим часом, за фактично відпрацьований час.

### ***Список використаних джерел:***

1. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання трудових відносин з нефіксованим робочим часом: Закон України від 18.07.2022 р. № 2421-ІХ. База даних «Законодавство України» / ВРУ України.

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2421-20#Text> (дата звернення: 10.05.2023)

2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо удосконалення правового регулювання дистанційної, надомної роботи та



роботи із застосуванням гнучкого режиму робочого часу: Закон України від 04.02.2021р. №1213-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1213-20#Text> (дата звернення: 10.05.2023)

3. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо удосконалення окремих питань виконання військового обов'язку та ведення військового обліку: Закон України від 30.03.2021р. №1357-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1357-20#Text> (дата звернення: 10.05.2023)

4. Про затвердження Примірної форми трудового договору з нефіксованим робочим часом: наказ Міністерства економіки України від 26 жовтня 2022 року № 4179.

URL: <https://ips.ligazakon.net/document/ME220244>

5. Про збір та облік єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування: Закон України від 01.04.2023р. №2464-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2464-17#Text> (дата звернення: 10.05.2023)

6. Кодекс законів про працю України: Закон № 322-VIII від 10.12.71.(поточна редакція від 27.01.2023).

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/322-08#Text> (дата звернення: 11.05.2023)

7. Директива (Європейський Союз) 2019/1152 Європейського Парламенту та Ради ЄС від 20 червня 2019 р. про створення прозорих та передбачуваних умов праці в Європейському Союзі.

URL:[https://www.ilo.org/budapest/whatwedo/projects/declaredworkukraine/WCMS\\_748901/lang--uk/index.htm](https://www.ilo.org/budapest/whatwedo/projects/declaredworkukraine/WCMS_748901/lang--uk/index.htm) (дата звернення: 05.05.2023).

8. Свічкарьова Я. В. Трудовий договір з нефіксованим робочим часом: компенсація працівнику за скасоване робоче завдання. Актуальні проблеми захисту прав громадян України на працю та соціальний захист на шляху до Євроінтеграції: тези доп. та наук. повідомл. учасників XII Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 7 жовт. 2022 р.) / уклад. О. Г. Середя, О. М. Ярошенко, О. В. Соловійов; за ред. О. Г. Середи. Харків, 2022. С. 225-226.

9. Соціально-трудова права і виклики цифровізації: монографія / кол. авт.; за ред. Я. В. Сімутіної, М. М. Шумила. Київ: Ніка-Центр, 2023. 348 с.

**Скоробазатько А.В.**

*д.ю.н., доцент, завідувач кафедри загальноправових дисциплін  
Національний університет «Одеська морська академія»*

## **ВИПЛАТА ВІЙСЬКОВОСЛУЖБОВЦЯМ ОДНОРАЗОВОЇ ГРОШОВОЇ ДОПОМОГИ ПРИ ЗВІЛЬНЕННІ ЗІ СЛУЖБИ**

Україна наразі переживає тяжкі часи – триває війна за незалежність. В умовах війни Українська армія робить чи не найвагоміший внесок у майбутнє нашої держави, захищаючи її суверенітет, незалежність та територіальну цілісність. Держава, в свою чергу, має турбуватися за своїх захисників, закріпивши на законодавчому рівні належні соціальні гарантії.

Зокрема, відповідно до Закону України «Про пенсійне забезпечення осіб, звільнених з військової служби, та деяких інших осіб» (далі Закон) військовослужбовцям, а також іншим особам, які мають право на пенсію, цим Законом, передбачені три види пенсій: довічні пенсії за вислугу років, пенсії по інвалідності та пенсії в разі втрати годувальника. Держава гарантує військовим гідне пенсійне забезпечення, шляхом встановлення пенсій не нижче прожиткового мінімуму, визначеного законом, перерахунок призначених пенсій у зв'язку із збільшенням рівня грошового забезпечення, надання передбачених законодавством державних соціальних гарантій, вжиття на державному рівні заходів, спрямованих на їх соціальний захист [1]. Звичайно, пенсійне забезпечення є найбільш важливим видом державної допомоги військовослужбовцям, яке спрямоване на компенсацію ризиків, обумовлених специфікою їх служби.

Окрім пенсійного забезпечення держава гарантує військовослужбовцям надання різноманітних пільг, а також виплати одноразової грошової допомоги при звільненні зі служби. Проаналізуємо більш детально надання одноразової грошової допомоги, оскільки в Законі визначені відмінні підходи щодо надання цього виду соціального захисту.

Відповідно до ст. 9 Закону, особам рядового, сержантського, старшинського та офіцерського складу та деяким іншим особам, які мають право на пенсію та звільняються зі служби за станом здоров'я, виплачується одноразова грошова допомога в розмірі 50 відсотків місячного грошового забезпечення за кожний повний календарний рік служби. В таких же розмірах виплачується допомога працівникам поліції (особам рядового і начальницького складу органів внутрішніх справ), які на момент опублікування Закону України Закону «Про Національну поліцію» проходили службу в органах внутрішніх справ, мали календарну вислугу не менше п'яти років і до 7 листопада 2015

року були звільнені зі служби в органах внутрішніх справ незалежно від підстав звільнення та продовжили роботу в Міністерстві внутрішніх справ або Національній поліції в їхніх територіальних органах, закладах і установах на посадах, що заміщуються державними службовцями відповідно до Закону України «Про державну службу», а в навчальних, медичних закладах та науково-дослідних установах на будь-яких посадах.

У разі звільнення зі служби за віком, у зв'язку із скороченням штатів або проведенням організаційних заходів, закінченням строку контракту, у зв'язку з прямим підпорядкуванням близькій особі, систематичним невиконанням умов контракту командуванням, на підставах, визначених п.1, ч. 2 ст. 36 Закону України «Про розвідку» (за згодою сторін), а також у зв'язку з настанням особливого періоду та небажанням продовжувати військову службу військовослужбовцем-жінкою, яка має дитину (дітей) віком до 16 років виплачується одноразова грошова допомога в розмірі 50 відсотків місячного грошового забезпечення за кожний повний календарний рік служби виплачується за наявності вислуги 10 років і більше.

Відмінні умови виплати допомоги визначені особам рядового, сержантського, старшинського та офіцерського складу та деяким іншим особам, які мають право на пенсію за цим Законом, при звільненні зі служби за власним бажанням, через сімейні обставини або інші поважні причини, перелік яких визначається Кабінетом Міністрів України, які мають вислугу 10 років і більше, їм виплачується одноразова грошова допомога в розмірі 25 відсотків місячного грошового забезпечення за кожний повний календарний рік служби.

Законом також визначені випадки коли допомога не виплачується, зокрема, при звільненні зі служби за службовою невідповідністю, у зв'язку із систематичним невиконанням умов контракту військовослужбовцем чи у зв'язку з обвинувальним вироком суду, що набрав законної сили, у зв'язку з набранням законної сили рішенням суду щодо притягнення до відповідальності за адміністративне правопорушення, пов'язане з корупцією. Одноразова грошова допомога також не виплачується військовослужбовцям, звільненим з військової служби на підставах, визначених п.2-4, ч. 2 ст. 36 (крім випадків звільнення у зв'язку з виявленням однієї з підстав, зазначених у п. 1 і 9, ч. 2, ст. 31) Закону України «Про розвідку». Не виплачується одноразова допомога й особам, які станом на 16 березня 2014 року проходили службу на території Автономної Республіки Крим та міста Севастополя, крім осіб, які в установленому порядку продовжили службу за межами тимчасово окупованої території України.

Слід відзначити, що в Законі чітко визначені джерела фінансування виплати одноразової грошової допомоги. Так, в залежності від місця

проходження служби виплати особам рядового, сержантського, старшинського та офіцерського складу та деяким іншим особам, які мають право на пенсію за цим Законом, здійснюються за рахунок коштів Державного бюджету України, передбачених на їх утримання, або за рахунок коштів органів у яких вони працювали.

Військовослужбовцям та деяким іншим особам, які мають право на пенсію, у разі повторного їх звільнення зі служби одноразова грошова допомога, передбачена цим Законом, виплачується за період їх календарної служби з дня останнього зарахування на службу без урахування періоду попередньої служби, за винятком тих осіб, які при попередньому звільненні не набули права на отримання такої грошової допомоги.

Також одноразова допомога передбачена членам сімей осіб рядового, сержантського, старшинського та офіцерського складу та деяких інших осіб, які мають право на пенсію за цим Законом, та пенсіонерам з їх числа, які втратили годувальника. Порядок і розміри, такої допомоги визначаються Кабінетом Міністрів України.

Чинним законом також передбачена щомісячна грошова допомога особам, які звільнені зі служби за віком, станом здоров'я чи у зв'язку із скороченням штатів або проведенням організаційних заходів без права на пенсію. Відповідно до ст. 9<sup>1</sup>, таким особам протягом одного року після звільнення зі служби виплачується щомісячна грошова допомога в розмірі окладу за військовим (спеціальним) званням. Умови призначення та порядок виплати щомісячної грошової допомоги визначаються Кабінетом Міністрів України.

Проведений аналіз свідчить про наявність відмінних умов, про суттєву диференціацію при визначенні права на одноразову грошову допомогу при звільненні військовослужбовців зі служби, її критеріями, зокрема, є: причина звільнення військовослужбовця; вид служби; склад, до якого відноситься військовослужбовець, стан здоров'я, скорочення штатів або проведення організаційних заходів, закінчення строку контракту, небажання продовжувати військову службу військовослужбовцем-жінкою, яка має дитину (дітей) віком до 16 років; наявність календарної вислуги від 5 до 10 років і більше; в окремих випадках має місце поєднання причини звільнення з наявністю у особи необхідної вислуги років. Також диференціюється розмір одноразової грошової допомоги при звільненні зі служби, критеріями диференціації визначені тривалість вислуги років та причина звільнення. Розмір допомоги становить від 25 до 50 відсотків місячного грошового забезпечення за кожний повний календарний рік служби, а за наявних у особи, визначених Законом умов розмір допомоги виплачується в сумі окладу за військовим (спеціальним) званням протягом одного року.

На наш погляд, такий стан речей викликає сумніви в розумності й доцільності такої широкої диференціації, Адже диференціація виправдана тільки тоді, коли вона виходить з двох базових положень: зв'язку норм забезпечення із суспільно корисною діяльністю і необхідності врахування у цих нормах особливостей і потреб самих забезпечуваних.

Не зважаючи на складність економічної та політичної ситуації в країні, обумовленої насамперед війною, сьогодні перед державою стоїть важливе завдання не втратити досягнутий у соціальному забезпеченні рівень стандартів і подолавши існуючі проблеми продовжити вдосконалення законодавства (утому числі і норм, що регулюють виплату одноразової грошової допомоги при звільненні зі служби) результатом чого має стати покращення забезпечення військовослужбовців.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про пенсійне забезпечення осіб, звільнених з військової служби, та деяких інших осіб: Закон України від 09 квітня 1992 року № 2262-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2262-12#Text>

**Степанов С.В.**

*к.ю.н. доцент,*

*доцент кафедри загальноправових дисциплін*

*Національного університету «Одеська морська академія»*

## **АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ПРОБЛЕМ ТОРГОВЕЛЬНИХ ВІДНОСИН В УКРАЇНІ**

Останні роки на долю України випало немало випробувань. У 2019 році, коли весь світ охопив сплеск епідемії коронавірусу, це стало самим великим у ХХІ столітті викликом для всіх економік світу, в тому числі для економіки України.

Через COVID-19 багато сфер суспільного життя опинилися у жорсткішій кризі, насамперед, через порушення комунікації бізнесу, закриття кордонів, додаткові митні правила та інші особливі введення.

Закриття кордонів призвело до зменшення торгівлі, зменшення обсягів виробництва у світі, скорочення трудового навантаження, що спричинило соціальні наслідки: скорочення робочих місць, зменшення оплати праці, та у зв'язку із зменшенням виробництва, збільшення вартості товарів на ринку.

Найбільш великі втрати зазнали такі галузі господарської діяльності як туризм, виробництво, торгівля, освіта, спорт, індустрія розваг, сфера мистецтва

та послуг тощо. За цей час багато з них зазнали таких збитків, що мушили припинити діяльність у зв'язку із неплатоспроможністю, багато сфер опинились на межі банкрутства, але завдяки внутрішньому ресурсу поки тримаються, хоча цей ресурс не є безмежним.

Найбільш відомі засоби масової інформації, такі як CNN, New York Times та інші, посилаючись на експертів, зробили аналітичний висновок, що після закінчення пандемії на світ чекає економічна рецесія, оскільки майже всі країни світу згорнули багато соціальних та інвестиційних проєктів і багато секторів господарської діяльності понесли великі втрати через відсутність товарообігу. Значна кількість підприємств втратила можливість на запуск виробництва в такому ж обсязі, який був до пандемії.

Доречи, аналітики Міжнародного валютного фонду прогнозували у 2020 р. гальмування темпів зростання світової економіки на 3 %.

Натомість ВВП Італії зупинився на позначці 9,1 %, Іспанії – на 8,0 %, Німеччини – на 7,0 %, Великої Британії – на 6,5 %, США – на 5,9 %, РФ – на 5,5 %, Японії – на 5,2 % тощо [3].

Прогнози на 2021 рік були більш оптимістичними. Світові експерти прогнозували вихід світової економіки на зростання, але темпи зростання до початку 2022 року виявились дуже повільними, та не вийшли на докризовий рівень. За 2021 рік Італія досягла 6,6 %, Іспанія – 5,1 %, Німеччина – 2,9 %, Велика Британія – 7,4 %, США – 5,7 %, РФ – 4,7 %, Японія – 1,7 % [4].

Але після початку повномасштабної війни в Україні 2022 рік ознаменувався безпрецедентними у ХХІ столітті санкціями проти РФ на: нафту, вугілля, мінеральні добрива, газ, використання системи SWIFT, експорт технологій, які вдарили не тільки по економіці РФ, але і завдали велику шкоду самим західним країнам, оскільки вони мали найбільші торгові зв'язки.

З початку війни як звітує МВФ у 2022 році ВВП Італії скоротився до 3,9 %, Іспанії – 5,2 %, Німеччини – 1,9 %, Великої Британії – 4,1 %, США – 2,0 %, РФ – 2,2 %, Японії – 1,4 % [5], але нажалі МВФ прогнозує до кінця 2023 року падіння ВВП до відмітки від 0 до 1 % у всіх перелічених країнах, що може призвести до ще більших негативних наслідків для світу.

Натомість, Україна вже більше року знаходиться у стані війни. Дуже складно провести довгострокову оцінку завданих збитків, оскільки війна ще не закінчена, але очевидно, що економіка несе надзвичайні втрати кожен день, оскільки першочерговими цілями обстрілів є об'єкти критичної інфраструктури та підприємства, що безперечно впливає на логістичні зв'язки та нестачу сировини.

Варто зауважити, що після введення надзвичайного стану Урядом були прийняті ряд заходів збереження потенціалу країни.

Постановою Кабінету Міністрів України № 305 від 17 березня 2022 р. [2] та Розпорядженням Кабінету Міністрів України № 246-р від 25 березня 2022 р. [1] передбачена безоплатна евакуація виробничих потужностей вітчизняних підприємств, установ та організацій з територій, де ведуться бойові дії та/або є загроза бойових дій, на безпечну територію за допомогою АТ «Укрзалізниця» та «Укрпошта», а також розроблена програма релокації таких підприємств [8].

За завданням уряду державні і місцеві органи влади допомагають у перевезенні потужностей, надають відповідні ділянки та приміщення для розміщення виробництва, допомагають із розселенням персоналу та пошуком нових працівників у разі їх недобору. При цьому вільних «безхазяйних» об'єктів нерухомості не вистачає, багато приміщень зайняті місцевими підприємствами, тому іноді евакуювати промислові виробництва просто нікуди, а збудувати нові об'єкти для розміщення підприємств неможливо.

Як зазначається на сайті Міністерства економіки України попри високу вартість і складність релокації (як юридичну, так і технічну) 1639 підприємств подали заявки на переміщення, з них майже половина – малі підприємства. Понад третини підприємств, які подали відповідну заявку, вже переміщені, більшість з них повністю відновили роботу на новій локації [6].

Серед релокованих підприємств, які вже відновили свою діяльність, найбільшу частку становлять компанії оптової та роздрібної торгівлі, ремонту автотранспортних засобів і мотоциклів (39% загальної кількості), переробної промисловості (33% загальної кількості), інформації та телекомунікацій (6% загальної кількості), професійної, наукової та технічної діяльності (5% загальної кількості). [7, 95].

За даними Центру розвитку інновацій, у червні була представлена статистика, що близько 50% українського бізнесу не працюють. 12,4% респондентів зберегли свій бізнес та навіть збільшили доходи, порівняно з довоєнним часом.

Аналізуючи статистику та динамічність збройного конфлікту, очевидно, що багато підприємств залишилися у районах бойових дій на Сході, а кожне третє підприємство, яке було евакуйовано у безпечні регіони не працює з різних причин: у зв'язку з неможливістю налагодження альтернативних каналів для отримання сировини, необхідної для виробництва, проблемами імпорту, експорту або з інших причин.

Ще однією проблемою є реалізація виробленої продукції.

У зв'язку із найважкішою економічною кризою, яку вперше з проголошення незалежності проходить Україна, відбулось значне зниження купівельної спроможності внутрішніх споживачів. Відновити експорт під час бойових дій в інші країни дуже складно, оскільки це пов'язано із великими

ризиками, або витратами, пов'язаними з перевезенням альтернативними видами транспорту. Війна повністю зупинила морську торгівлю і Україна втратила можливість продавати більше половини свого експорту, наприклад сільськогосподарської продукції та металів.

За опитуванням представників малого та середнього бізнесу Європейською Бізнес Асоціацією переважна більшість підприємців працюють вдома (тільки 4% знаходяться за кордоном) та шукають можливості для розширення географії підприємництва. 19% опитаних суб'єктів підприємництва вже експортують продукцію за кордон, а 14% знаходяться в процесі пошуку контрагентів, для налагодження міжнародного співробітництва, переговорів чи отримання необхідних дозвільних документів. Третина опитаних повідомили, що поки мають труднощі з виходом на міжнародний ринок.

Щодо державної підтримки бізнесу, 24 % суб'єктів підприємництва скаржаться на відсутність інформації щодо державної та міжнародної підтримки. Програми державної підтримки все ще не користуються широкою популярністю у підприємців, але 38% опитаних користувались податковими пільгами, 28% програмою «Доступні кредити 5-7-9%».

Однак такі форми підтримки суб'єкти підприємництва оцінили не однозначно. Податкові пільги більшість підприємців оцінили позитивно (64%), а щодо «5-7-9» 48% мали негативний досвід, зокрема вони скаржаться на труднощі отримання кредиту, великі перші внески, відмову в отриманні кредиту без пояснень та не покриття багатьох категорій бізнесу [9].

Підводячи підсумки вищезазначеного можна дійти висновків, що війна надзвичайно виснажує бізнес та економіку України, тому необхідно направити всі зусилля на збереження та підтримку вітчизняного бізнесу.

Існуючі механізми підтримки, такі як податкові пільги, державна допомога у релокації підприємств, кредитні механізми, довели свою ефективність, але цих заходів недостатньо для подолання кризи бізнесу.

Необхідно запровадити нові відкриті та прозорі процедури державної підтримки українського бізнесу під час війни, створити нову гнучку правову базу для більш ефективного реагування на потреби бізнесу, зменшити адміністративний вплив, направити зусилля на спрощення митної політики, домовитись з іноземними партнерами, щодо звільнення вітчизняних товаровиробників від митних платежів на певні групи товарів або їх зменшення, що дозволить вітчизняним підприємствам направляти заощаджені кошти на збереження робочих місць та підтримку працівників.

***Список використаних джерел:***



1. Про затвердження плану невідкладних заходів з переміщення у разі потреби виробничих потужностей суб'єктів господарювання з територій, де ведуться бойові дії та/або є загроза бойових дій, на безпечну територію: Розпорядження Кабінету міністрів України № 246-р. від 25.03.2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/246-2022-%D1%80#Text>

2. Про особливості роботи акціонерного товариства «Укрпошта» в умовах воєнного стану: Постанова Кабінету міністрів України № 305 від 17.03.2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/305-2022-%D0%BF#Text>

3. IMF. World Economic Outlook, April 2020. The Great Lockdown. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO>

4. IMF. World Economic Outlook, July, 2022. The Great Lockdown. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2022/07/26/world-economic-outlook-update-july-2022>

5. IMF. World Economic Outlook, October, 2023. The Great Lockdown. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/01/31/world-economic-outlook-update-january-2023>

6. Майже 700 підприємств перемістились у безпечні регіони в рамках Програми релокації. Міністерство економіки України: сайт. 10.06.2022. URL: <https://me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=36922bf4-9d07-4cea-8ab1-7d769728b3d0&title=Maizhe700-PidprimstvPeremistilisUBezpechniRegioniVRamkakhProgramiRelokatsii>

7. Мельник М. І., Лещух І. В. Особливості, проблеми та стимули релокації національного виробництва в умовах війни. Регіональна економіка. 2022. №2(104). С. 94-100. DOI: <https://doi.org/10.36818/1562-0905-2022-2-10>.

8. Програма релокації підприємств. Сайт Міністерства економіки України. URL: <https://me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=3e766cf9-f3ca-4121-8679-e4853640a99a&title=ProgramaRelokatsiiPidprimstv>

9. Стан малого та середнього бізнесу в Україні: результати опитування ЄБА. LIGA ZAKON Бізнес. 19 травня 2023. URL: [https://biz.ligazakon.net/news/219666\\_stan-malogo-ta-serednogo-bznesu-v-ukran-rezultati-opituvannya-ba](https://biz.ligazakon.net/news/219666_stan-malogo-ta-serednogo-bznesu-v-ukran-rezultati-opituvannya-ba)

**Тимофєєва Л.Ю.**

*к.ю.н., адвокат, доцент кафедри кримінального права  
Національного університету «Одеська юридична академія»*

## **ОСОБЛИВОСТІ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ЗГВАЛТУВАННЯ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Згвалтування є одним із найпоширеніших воєнних злочинів, але воно рідко розглядається міжнародними судами. Зокрема, під час конфлікту сербськими солдатами та поліцейськими було здійснено близько 20 000 згвалтувань косовських жінок, але на сьогодні лише одного було притягнуто до відповідальності, і зараз воно розглядається в апеляції [2].

Окремі аспекти проблематики кваліфікації злочинів та протидії їх вчиненню в умовах воєнного стану вже досліджується багатьма вченими та науковцями, зокрема: М.М. Гнатовським, О.О. Дудоровим, В.О. Навроцьким, М.І. Хавронюком, А.В. Харитоновною та ін. Разом з тим, вона продовжує бути актуальною.

Розгляд згвалтування в контексті геноциду під час війни пов'язаний із відбиттям у жінок бажанням розмножуватися в майбутньому. Незважаючи на те, що сексуальні насильства були добре задокументовані. Однак лише шістьох чоловіків визнали винними у злочинах, вчинених під час війни в Косові Міжнародним кримінальним трибуналом з колишньої Югославії (МТКЮ).

Першим міжнародним договором, який неявно забороняв сексуальне насильство, була Гаазька конвенція 1907 року. Статут Міжнародного кримінального трибуналу для колишньої Югославії (1993 р.) включав згвалтування як злочин проти людства поряд з іншими злочинами, такими як катування та знищення, коли вони вчинені під час збройного конфлікту та спрямовані проти цивільного населення. У 2001 році МТКЮ став першим міжнародним судом, який визнав обвинуваченого винним у згвалтуванні як злочині проти людства. Міжнародний кримінальний трибунал по Руанді (МКТР, 1994) також визнав згвалтування військовим злочином і злочином проти людства. Римський статут Міжнародного кримінального суду, що діє з липня 2002 року, включає згвалтування, сексуальне рабство, примусову проституцію, примусову вагітність, примусову стерилізацію або «будь-яку іншу форму сексуального насильства порівнянної тяжкості» як злочин проти людства, якщо він вчинений масово або систематично.

Позитивно, що таке положення передбачено у п. 6 ст. 11.4.5. проєкту Нового КК України (текст станом на 18.05.2022 р.) Зокрема, особа, яка на виконання політики сторони збройного конфлікту, яка передбачала

широкомасштабне або системне порушення норм міжнародного гуманітарного права, серйозно порушила такі норми, що застосовуються як в міжнародних збройних конфліктах, так і в збройних конфліктах неміжнародного характеру: 1) катувала людину чи здійснила інше нелюдське поводження щодо неї, 2) заподіяла тяжке насильство щодо людини, б) згвалтувала, звернула в сексуальне рабство, примусила до проституції, примусової вагітності, примусової стерилізації чи іншої форми сексуального насильства, що становить серйозне порушення статті 3, спільної для чотирьох Женевських конвенцій [1].

З початку збройної агресії росії проти України на «гарячу лінію» Уповноваженого з прав людини надходила інформація про вчинення Російською Федерацією насильницьких злочинів, у тому числі проти статевої свободи та статевої недоторканності особи [3]. У лютому 2022 року МКС оголосив, що розпочне розслідування імовірних військових злочинів, у тому числі згвалтування, вчинених в Україні з 2013 року.

Генеральний секретар Ради Європи М.П. Бурич наголосила на необхідності захисту жінок і дівчат під час війни в Україні. Вона загострила доповідь на тому, що намагаючись уникнути конфліктів, жінки та дівчата стають ще більш вразливими, їм загрожує насильство, сексуальне насильство та згвалтування. Конвенція Ради Європи про запобігання та боротьбу з насильством щодо жінок і домашнім насильством (Стамбульська конвенція) доповнює Женевську конвенцію про статус біженців 1951 року та вимагає від її 35 держав-учасниць розробити процедури прийому та служби підтримки шукачів притулку з урахуванням гендерної ознаки [4]. У цій ситуації потрібні життєздатні гуманітарні коридори, які необхідні для безпечного проходу тисяч переміщених осіб, які рятуються від смерті та руйнувань. В основному це жінки та діти. Також уряд має зосередити свою увагу на впровадженні міжнародних стандартів у цій сфері.

**Висновки.** Згвалтування під час війни має розглядатись в контексті геноциду нації у зв'язку з метою відбиття у жінок бажання народжувати у майбутньому, наміром тероризувати населення, знищити громади та змінити етнічний склад наступного покоління. Насильницькі статеві зносини під час війни також використовуються для навмисного зараження жінок небезпечними для життя та здоров'я захворюваннями. Також це є тактичним заходом під час війни, яке спрямовується на досягнення цілей агресора. Йдеться не тільки про безпосереднє сексуальне насильство, а й про психологічне насильство дітей, на очах яких гвалтують їх батьків. Тому такі діяння слід кваліфікувати не як злочини проти статевої свободи та недоторканості, а як злочини проти людства. Це впливає як на реалізацію принципу точності кваліфікації, так і

фактичну реалізацію посткримінальних наслідків для особи, яка вчиняє такі дії (строки судимості, застосування умовно-дострокового звільнення та ін.).

**Список використаних джерел:**

1. Проект тексту нового Кримінального кодексу України станом на 18.05.2022 р. Сайт Робочої групи з питань розвитку кримінального права. URL: <https://newcriminalcode.org.ua/upload/media/2022/05/19/kontrolnyj-proekt-kk-18-05-2022.pdf>
2. Hikmet Karcic, Tanya L. Domi. We Need a Better Way to Prosecute Sexual Assault in Conflict. 2022. URL: <https://foreignpolicy.com/2022/03/09/rape-sexual-assault-war-crime-justice-kosovo/>
3. Мазуренко А., Кириленко О. Офіс омбудсмена отримував скарги про зґвалтування російськими окупантами. 18 березня 2022. URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2022/03/18/7332611/>
4. War in Ukraine: protecting women and girls. Newsroom. 7 March, 2022. URL: <https://www.coe.int/en/web/portal/-/war-in-ukraine-protecting-women-and-girls>.

**Шевчук О.М.**

*к.філос.н., доцент кафедри філософії*

*Національного університету «Одеська морська академія»*

**ТРАНСДИСЦИПЛІНАРНІ АСПЕКТИ ФІЛОСОФІЇ  
СТВОРЮВАЛЬНОГО ЛЮДИНОЗНАВСТВА**

Філософія генетично тісно пов'язана як з науковим пізнанням, так і з його викладанням. Тому дослідження взаємозв'язку філософії, науки та освіти, з'ясування статусу філософії в сучасних закладах вищої освіти, пошуки креативного загально-теоретичного концепту побудови викладання курсу самої філософії є не лише актуальною науково-практичною проблемою, а й завданням, яке найближчим часом для себе має вирішити кожен конкретний заклад освіти. На наш погляд, одним із перспективних напрямків реформування освіти є розробка концепції «створювального знання» як методологічної основи інноваційних освітніх практик, спираючись на яку виведено модель презентації філософії в концепції «створювальне людинознавство» [1, С 53-54].

Для обґрунтування цієї ідеї ми спиралися на історико-філософський розвиток, дослідження самого «духу» філософії – практик, проблем, традицій і здобутків її викладання. Не випадково найяскравіший вияв античного розуміння філософії як єдності теоретичного дискурсу і способу життя (тобто

теоретичного і практично-прикладного, наукового, філософського і повсякденного) знаходимо в найважливіших освітніх і, водночас, філософських осередках грецького світу – платонівській Академії, аристотелівській Лікеї, епікурейському Саді, зенонівській Стої. Зазначені школи не мали вузькофахової (в сучасному розумінні) спрямованості. Звідти виходили математики, астрономи, політики, державні діячі, яких навчали жити і мислити як філософів, у чому, власне, й полягав сенс філософської освіти у ті часи. Кажучи сучасними поняттями, мова йде про між- та трансдисциплінарність, що поєднується тут з принципом живого спілкування. Навіть математичні дисципліни, яким надавалось першочергове значення в платонівській Академії, так само як природничі студії в аристотелівському Лікеї, несли морально-виховне навантаження, складаючи засоби для «вирощування» чи «зцілення» душі – необхідної умови філософування як духовного оновлення [2, С 119-120].

Ми пропонуємо концепт «створювальне людинознавство» як такий, що відображає провідну ідею викладання курсу філософії, і стверджуємо, що саме через створювальні зусилля відбувається духовне зростання людини, її самореалізація і саморозвиток, що сприятиме успішній адаптації до потреб і змін суспільства, вмінню вирішувати складні комплексні завдання, долати перешкоди, бути успішною та щасливою особистістю. Тож буде логічним розглянути проблему філософської творчості як мистецтва бути Людиною у реаліях сучасного буття. Це низка питань, що допоможуть з'ясувати природу та сутність людини як цілісності та цілісності її світогляду серед яких проблеми соціалізації і свободи; сенсу життя людини і людства; коеволюції з природою, минулого і майбутнього людини та, навіть, її межі. Крім глобальних викликів - швидкість і невизначеність розвитку, нові технології, вплив інформації і появу штучного інтелекту..., ми маємо також враховувати особливості національного стану: вплив воєнних дій на освітянський процес, переживання війни особою, особливо молодого людиною., та визначати роль та призначення філософії і сучасного філософа-викладача в умовах війни, що триває вже більше року і яку можна визначити філософською термінологією як екзистенційну війну для України[3, С 35].

Як бачемо, коло питань обіймає багато наукових галузей, які ми маємо синтезувати в освітні технології та практики викладання. Здається доцільним звернути увагу на історичні міжпредметні зв'язки філософії з іншими науками, які повинні бути творчо застосовано і в сучасній освіті. Наприклад почати з того, що простежити походження навіть самих назв наук, і це вже цікавий факт, що «живить» розум. Зокрема, на споконвічну традицію серед науковців трактувати природничо-математичні дисципліни як частину загальнолюдської культури, специфічну формалізовану мову для опису різних природних

процесів, систему засобів спілкування. Адже природничі науки спочатку були гуманітарними за своєю суттю, вони склали основу світогляду людей [4, С78]. Є багато прикладів відомих постатей філософів, які були ще й вченими, та вчених, які були філософами. Також і фізика як наука має не лише спеціальний, але й загальнолюдський, тобто гуманітарний аспект, утворює одну із сторін духовного життя людини [5, С 46]. На перетинанні знань різних напрямків, в практиці встановлення між- та трандисциплінарних зв'язків, ми бачимо «широке» неоране поле для інновацій.

Тож можна стверджувати, що важливою складовою сучасної освіти є мульти-, між- і трандисциплінарний аспекти, де останній розглядається як найбільш революційний та продуктивний, що веде до найбільш повної реалізації попередніх синтезів та ефективного вирішенню комплексних завдань; дозволяє здобувачам освіти бачити різні ракурси буття та підходи до пізнання, відмінні види, форми і методи наукового пізнання, не втрачаючи цілісної картини світу. Таким чином, «створювальне людинознавство» є спробою розгляду курсу філософії з позиції розкриття її творчого потенціалу як самостійного критичного, креативного, цілісного мислення, як руху ідей від їх становлення, формування понять, розбудови в концепції до практики застосування. [6, С 64-66]. Особливий наголос в курсі зроблено на проблеми людини, яка –створюючи свій світ–, змінюється, перетворюється й сама. Такий підхід передбачає увагу до світоглядного та культурного самовизначення особистості, формування навиків і бажання саморозвитку, самоосвіти, самореалізації, а проблема людини, гуманізму, самосвідомості і самовдосконалення є провідною системоутворюючою думкою. Вона органічно поєднується з моральною проблематикою, є «філософією серця» вітчизняної філософської традиції. Отож в процесі викладання курсу «Створювального людинознавства» пропонуємо поєднати повагу до особи, що навчається, з допомогою в її внутрішніх духовних пошуках, формуванням самостійного та творчого мислення, зростання інтелекту й душі.

Вище викладене дозволяє визначити статус філософського знання як світоглядної основи та методологічної бази трандисциплінарних досліджень, адже трандисциплінарність розширює можливості дослідників, створює засади для творчого мислення, сприяє випереджальному розвитку освітніх систем.

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

1. Шевчук О. М. Філософія як створювальне людинознавство. *Створювальне знання: гуманізм, інновація, самоосвіта* : матеріали 2-го Круглого столу (м. Одеса, 14 червня 2019 р.). Одеса : НУ ОМА. С 53–55.

2. Адо П. Що таке антична філософія? Переклад з французької С.Л. Йосипенка. — К: Новий Акрополь, 2014. - 428 с.

3. Шевчук О.М. Філософія створювального людинознавства у практиках викладання під час військових дій в Україні.// Створювальні стратегії науково-освітніх практик 3.0. / Матеріали 5-го круглого столу «Створювальне знання: науково-освітні практики 3.0», 10 червня 2022 р. / Під ред. Доннікової І. А. — Одеса: НУ «ОМА», 2022. – 48 с.

4. Дригач Т. Г. Гуманітарна спрямованість професійної підготовки майбутніх педагогів фізико-математичного профілю. Наукові записки кафедри педагогіки. Випуск XXXIII. Харків: Харківська гуманітарно-педагогічна академія, 2016. С. 78-79.

5. Кратко М. І. Миронюк П. Й., Миронюк Л. П. Укладання словників математичної термінології – важливий фактор гуманітаризації математичної освіти. *Гуманізація і гуманітаризація математичної освіти в школі та вищому навчальному закладі* : матер. Всеукр. наук.-практ. конф. Луцьк : Ред.-вид. від. «Вежа» Волин. держ. ун-ту ім. Лесі Українки, 2015. С. 46.

6. Шевчук О.М. Філософія як створювальне людинознавство. //Створювальна сила знання: монографія/авт. кол.: відп.ред.: Доннікова І.А., Кривцова Н.В. – Одеса : Фенікс, 2020. -250с.

*Наукове видання*

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

Матеріали XVI Міжнародної науково-практичної конференції

Редагування: Савінова Н.А., Степанов С.В.

Верстка: Степанов С.В.

Підписано до друку 05.06.2023

Формат 60×84/16. Папір офсетний. Ум. друк. арк. 13,71.

Тираж 300 екз. Зам. №И16-08-30

Одеська національна морська академія

Свідоцтво ДК №1292 від 20.03.2003

65029, м.Одеса, вул. Дідріхсона 8, корп. 7

Тел/факс (0480) 341412