

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

**Матеріали
XVII 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
XVII Міжнародної науково-практичної конференції

Одеса – 2024

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 28 травня 2024 р. (протокол № 10).

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 XVII Міжнародної науково-практичної конференції НУОМА. – Одеса: НУОМА, 2024 – 175 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» 26 квітня 2024 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», 2024

ЗМІСТ

Розділ I. МОРСЬКЕ ПРАВО В УМОВАХ ВІЙНИ ТА МИРУ

Абрамченко Є.А.

Зарубіжний досвід реалізації інституту рятування людей та майна на морі..... 7

Абу Аль-Нуджум Аль-Махамід А.Ф.

Правове регулювання кібербезпеки в мореплавстві..... 11

Балобанов О.О, Допілка В.О.

Екологічні проблеми функціонування транспортних коридорів 15

Бельо Л.Ю.

Національні інтереси України в сфері суднобудування: цивільно-правовий аспект 18

Бондаренко К.В., Некрасов Д.С.

Функції морської охорони Державної прикордонної служби України 22

Варинський В.О.

Правові аспекти впровадження штучного інтелекту в морському секторі..... 25

Веремчук В.С.

Торговельне та військове судно: критерії розмежування в контексті міжнародного права 29

Допіра А.В.

Правовий статус мультимодального транспортного оператора..... 33

Допілка В.О., Загороднюк С.О.

Розвиток норм міжнародного морського права 36

Іванова А.В., Костиця О.В.

Забезпечення попередження забруднення морського середовища і атмосфери з суден 39

Краснікова О.В.

Інститут морської застави за законодавством США 45

Diana Mykhailova

Extra war risk insurance (ewri) as a guarantee of vessel's protection in high-risk areas..... 50

Пазинюк М.В.

Підводна культурна спадщина України: нормативне регулювання 53

Півторак Г.Ф.

Реалізація Конвенції про захист Чорного моря від забруднення..... 58

Святюк С.П.

Правова характеристика контролю судна в міжнародному морському праві.... 61

Савінова Н.А.

Трансформація розуміння морської безпеки в умовах гібридної агресії.....	64
Сурілова А.О.	
Правове регулювання портових зборів в морських портах України.....	68
Туляков В.О.	
Право на свободу повернення і прокляття океану.....	72

Розділ II. МЕНЕДЖМЕНТ МОРСЬКОГО СЕГМЕНТУ В УМОВАХ АДАПТИВНОЇ ЕКОНОМІКИ

Бабаченко М.В.

Потенціал застосування штучного інтелекту в морській логістиці.....	77
---	----

Барінов Д.А.

Сутність економічної безпеки транспортної системи.....	81
--	----

Бурмака Л.О.

Проблеми та перспективи розвитку світового судноплавства.....	84
---	----

Валуєва Л.В.

Правове регулювання національних інтересів України в сфері портових інновацій.....	87
--	----

Гнатюк Б.

Особливості формування організаційної структури управління великою судноплавною компанією.....	91
--	----

Головченко О.М.

Стратегії адаптації морського транспорту до умов воєнного конфлікту: виклики для українського причорномор'я.....	93
--	----

Коваль В.І.

Формування механізму управління організаційними змінами.....	97
--	----

Кожин О.Д.

Інформаційна безпека як складова сучасного судноплавства.....	100
---	-----

Кошева Є.О.

Розвиток портів дунайського кластера в умовах невизначеності позиціонування.....	103
--	-----

Кузьменко К.М.

Розвиток мультимодальних перевезень як один зі стратегічних напрямків логістики в Україні.....	106
--	-----

Мезіна Л.В.

Функціонування та розвиток експортного потенціалу портової інфраструктури України.....	109
--	-----

Міклухо О.В.

Особливості функціонування підприємств морської галузі України в умовах військового стану 111

Павленко В.А.

Платоспроможність в системі оцінки фінансової стійкості судноплавної компанії 115

Переверзєва О.С.

Охорона морського середовища Азово-Чорноморського регіону в умовах агресії Російської Федерації проти України 119

N.M. Primachova

Problems of forming and maintaining the equilibrium of the market trade market..... 122

Сенько О.В.

Ефективність судноплавства за критеріями результативності та ресурсності..... 125

Singh Binay Kumar

Peculiarities of soft skills development in maritime crew members 128

Станєва Я.М.

Еволюція підходів до забезпечення сталого розвитку підприємства 132

Табенський С.В.

Організація процесу управління розвитком морської транспортної інфраструктури 136

Яворська А.Ф.

Вплив круїзної індустрії на регіональну економіку 140

**Розділ III. УКРАЇНА В УМОВАХ ЦИВІЛІЗАЦІЙНОГО ВИКЛИКУ:
УПРАВЛІНСЬКІ, ПРАВНИЧІ ТА МЕДІАЦІЙНІ СТУДІЇ**

Єфтєні Н.М.

Медіація як комунікативний процес 143

Задоя І.І.

Особливості комерційного (фірмового) найменування, як об'єкта права інтелектуальної власності..... 146

Ковбан А.В.

До питання конституційної безпеки..... 149

Кучер І.С.

Сучасний стан демографічної ситуації в Україні: виклики та загрози..... 151

Марколенко П.Ю.

Особливості ділової комунікації..... 154

Палько В.І.

Особливості стратегії державної міграційної політики України у сфері запобігання нелегальної міграції 157

Скоробагатько А.В.

Міжнародний захист трудових прав моряків як складова морської безпеки ... 161

Stakhov A.

Challenges and prospects for the development of the maritime trade market in conditions of asymmetry 165

Степанов С.В.

Сучасний стан захисту національного товаровиробника, як необхідної складової економічної безпеки держави..... 168

Liliia Timofieieva.

Provisions of the international documents connected with protection from the marine pollution..... 171

РОЗДІЛ I. МОРСЬКЕ ПРАВО В УМОВАХ ВІЙНИ ТА МИРУ

Абрамченко Є.А.

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

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД РЕАЛІЗАЦІЇ ІНСТИТУТУ РЯТУВАННЯ ЛЮДЕЙ ТА МАЙНА НА МОРІ

Рятування людей та майна на морі – це надзвичайно важлива й складна проблема, яка вимагає ефективних рішень, потужної бази знань та досвіду. У нижченаведеному матеріалі розглядається зарубіжний досвід реалізації інституту рятування на морі з різних країн світу та визначаються ключові принципи й заходи, які можна рекомендувати задля поліпшення системи рятування в Україні[2].

Майже у всіх прибережних країнах існують спеціалізовані рятувальні служби, а саме: прибережна охорона чи спеціалізовані підрозділи військових сил, а також відділи управління морською безпекою. Окрім великого досвіду в рятуванні постраждалих та їхнього майна на воді, ці служби мають також доступ до спеціалізованих технологій та обладнання.

Інституційна структура рятувальних служб за кордоном іноді значною мірою відрізняється залежно від країни та її специфіки щодо умов і потреб. Тому основні складові та принципи структури можуть поділятися на декілька основних категорій:

1. Управління морською безпекою

Велика кількість прибережних країн має спеціальні агентства та відділи, що відповідають за гарантію безпеки на морі. Такі установи зазвичай мають доволі широкий спектр повноважень, включаючи навчання й надання порад, координацію рятувальних операцій, ведення статистики та аналізу морських аварій. Наприклад, Глобальна морська система зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки (далі – ГМЗЛБ) – це технічна, операційна та адміністративна структура для передачі повідомлень про лихо та безпеку на морі в усьому світі. Вона була створена у 1988 році Міжнародною морською організацією (ІМО) і впроваджена у всьому світі в 1992-1991 роках.

ГМЗЛБ докорінно змінила спосіб обробки повідомлень про лихо на морі. До її появи судна, що зазнали лиха, покладалися на свою здатність попередити інші судна за допомогою прапорів, сигнальних ракет або радіозв'язку, щоб отримати допомогу. Однак ГМЗЛБ встановила новий принцип, згідно з яким

судно, що зазнає лиха, має надіслати сигнал тривоги до берегового рятувально-координаційного центру, який потім візьме на себе відповідальність за координацію необхідних рятувальних робіт [4].

ГМЗЛБ передбачає, що кожне судно, перебуваючи в морі, повинно бути здатним виконувати наступні дев'ять основних функцій зв'язку:

1. Передавати з судна на берег сигнали лиха (щонайменше двома окремими і незалежними методами).
2. Приймання сигналів лиха з судна на берег (щонайменше двома окремими і незалежними методами).
3. Передавання та приймання сигналів лиха з судна на судно.
4. Пошуково-рятувальний координаційний зв'язок.
5. Зв'язок на місці події.
6. Сигнали для визначення місцезнаходження.
7. Інформація з безпеки на морі.
8. Загальний зв'язок.
9. Зв'язок між мостами.

ГМЗЛБ також передбачає передачу важливої інформації, пов'язаної з безпекою, - інформації з безпеки на морі (ІБМ), яка може автоматично прийматися на борту суден і дає можливість суднам здійснювати більш безпечну навігацію на постійній основі.

ГМЗЛБ здебільшого покладається на супутниковий зв'язок, що дозволяє морякам надсилати сигнали лиха та отримувати інформацію про безпеку, таку як навігаційні попередження та прогнози погоди. У 2022 році було передано понад 900 сигналів лиха і понад 500 000 повідомлень для інформування суден про прогнози погоди та навігаційні проблеми [4].

Міжнародна організація рухомого супутникового зв'язку (IMSO) здійснює нагляд за GMDSS. Основною метою Організації є забезпечення надання послуг морського мобільного супутникового зв'язку для GMDSS. Функції нагляду здійснюються шляхом проведення регулярних навчань на випадок надзвичайних ситуацій, постійного моніторингу та звітності, а також засідань Комітету громадських служб (КГС). На прохання Комітету з безпеки на морі ІМО Організація проводить технічні та операційні оцінки постачальників супутникових послуг, які подали заявки на визнання їхніх послуг для використання в ГМЗЛБ [3].

2. Державні військові сили

У деяких випадках морські держави використовують свої військові сили з метою проведення рятувальних операцій на морі, а особливо у випадках війни та великих природних катастроф.

3. Приватні рятувальні організації

Також у прибережних країнах часто існують приватні організації, що спеціалізовані на рятувальних операціях та наданні допомоги мореплавцям у складних ситуаціях.

4. Прибережна охорона

В більшості країн існують прибережні охоронні служби, які відповідають за забезпечення безпеки та порядку на морських територіальних водах. Як правило вони оснащені військовими частинами та великими кораблями для патрулювання водного простору, виконання рятувальних операцій й контролю за дотриманням законів. Наприклад, у Канаді діє берегова охорона. Вона відповідає за послуги, включаючи морський пошук і порятунок, зв'язок, навігацію і транспортні питання в канадських водах. Берегова охорона Китаю - це морське правоохоронне відомство, що координується Народною озброєною поліцією, на яке покладено як військові, так і цивільні обов'язки. У Нідерландах берегова охорона відповідає за виконання різноманітних завдань, таких як проведення рятувальних операцій та прикордонний контроль. В Аргентині питанням рятування займається військово-морська префектура. Військово-морська префектура Аргентини – це служба сил безпеки Аргентини, що відповідає за захист річок і морської території країни.

Морська адміністрація Великої Британії, зокрема Берегова охорона, відіграє вирішальну роль у координації рятувальних операцій на морі. Ось деякі ключові моменти:

1. Координація морських пошуково-рятувальних операцій (ПС): Королівська берегова охорона координує всі морські пошуково-рятувальні операції (ПС) у Великій Британії через мережу станцій берегової охорони, що працюють 24 години на добу. Співробітники оперативних центрів координують реагування на різноманітні інциденти – від загублених або зниклих безвісти людей до альпіністів, які застрягли на скелях, або суден, що зникли в морі.

2. Екстрена допомога: у надзвичайних ситуаціях Королівська берегова охорона може відправити рятувальний вертоліт берегової охорони, рятувальні команди берегової охорони, рятувальні шлюпки (RNLI або незалежні рятувальні шлюпки). Вони також можуть звернутися до інших аварійно-рятувальних служб та інших суден у морі, які можуть допомогти, якщо човен загубився або потрапив у біду.

3. Об'єднаний рятувально-координаційний центр (JRCC): JRCC, що базується в Гемпширі, є серцем національної системи координації рятувальних робіт берегової охорони, що об'єднує 10 морських рятувальних координаційних центрів (MRCC) по всій Великобританії.

4. Офіцери-рятувальники берегової охорони: Понад 3500 офіцерів-рятувальників берегової охорони (CRO) працюють на волонтерських засадах по

всьому узбережжю Великої Британії і навчаються навичкам пошуку і порятунку.

5. Пошуково-рятувальні вертольоти: Королівська берегова охорона експлуатує всі цивільні пошуково-рятувальні вертольоти у Великій Британії.

6. Пошуково-рятувальна служба Великої Британії (UKSAR): Відповідальність Великої Британії за морський, повітряний і наземний пошук і порятунок (ПС) лежить в межах регіону ПС Великої Британії, який охоплює приблизно 2 мільйони квадратних миль [5].

5. Міжнародна співпраця

Разом із тим, багато країн співпрацюють з іншими державами та міжнародними організаціями у сфері рятування на відкритому водному просторі. Це містить у собі спільне навчання, інформаційний обмін, участь у міжнародних механізмах координації рятувальних операцій.

Вищевказані приклади відображають різноманітність інституційних моделей рятувальних служб за кордоном та показують необхідність співпраці й координації між різними організаціями з метою забезпечення ефективного рятування людей та майна в морському просторі [1].

Держави співпрацюють між собою через міжнародні програми обміну досвідом, що дозволяє здобувати цінні навички за кордоном. Королівська берегова охорона регулярно співпрацює з рятувальними службами по всьому світу, коли отримує сигнали лиха за межами свого регіону пошуку і порятунку або коли її просять про допомогу в координації пошуково-рятувальних операцій.

Разом зі своїми партнерами у Великій Британії Берегова охорона бере участь у різних міжнародних форумах, таких як Форум берегової охорони Північної Атлантики, де обмінюється передовим досвідом та отриманими уроками, а також іншою інформацією, пов'язаною з пошуково-рятувальними роботами. Це включає участь у міжнародних пошуково-рятувальних навчаннях, таких як «Динамічне милосердя» (Dynamic Mercy), для відпрацювання спільного багатонаціонального реагування на пошуково-рятувальні інциденти.

Загалом, зарубіжний досвід реалізації інституту рятування людей та майна на морі демонструє важливість співпраці, професіоналізму та використання сучасних технологій. В Україні ці принципи можуть бути успішно впроваджені для поліпшення безпеки на морі та зменшення кількості інцидентів.

Список використаних джерел:

1. Міжнародна морська організація (IMO). URL: <https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-morska-organizaciya-imo.html>

2. Стратегія громадської безпеки та цивільного захисту України: затв. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 29.06.2021. Оф. веб-сайт Міністерства внутрішніх справ України. URL: <https://mvs.gov.ua/uk/ministry/normativna-baza-mvs/proekti-normativnix-aktiv/strategiya-gromadskoyi-bezpeki-ta-civilnogo-zaxistu-ukrayini-zatverdzeno-vid-29062021>

3. Convention on the International Maritime Satellite Organization International Maritime Organization (IMO): official website. URL : <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-the-International-Maritime-Satellite-Organization.aspx>

4. What is the GMDSS? International Mobile Satellite Organization (IMSO): official website. URL: <https://imso.org/our-work/gmdss/what-is-the-gmdss/>

5. What We Do? Her Majesty's Coastguard: official website. URL: <https://hmcoastguard.uk/what-we-do>

Абу Аль-Нуджум Аль-Махамід А.Ф.

здобувач вищої освіти I року навчання

освітнього ступеня магістр, спеціальність 081 «Право»

Національний університет «Одеська морська академія»

Науковий керівник: Шемякін О.М., д.ю.н., професор,

перший проректор Національного університету «Одеська морська академія»

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ КІБЕРБЕЗПЕКИ В МОРЕПЛАВСТВІ

«Ми ВЖЕ кіборги. Люди настільки інтегровані з телефоном і комп'ютером, що навіть не усвідомлюють цього. Коли ми забуваємо де мобільний, то здається, ніби втратили частину тіла» – констатував Ілон Маск на Всесвітній конференції по штучному інтелекту в Шанхаї у 2019 році [1].

Насправді, сьогодні світові технології розвиваються дуже швидко, а цифровізація охоплює майже всі сфери життя суспільства. І чим масштабніше такі процеси впроваджуються, тим більше нових «кібер» загроз виникає для людства. У свою чергу, морська галузь, як одна з найважливіших складових елементів світової економіки, є дуже вразливою до кібератак, зважаючи на глобальну цифровізацію систем на судах, у морських портах та портовій інфраструктурі тощо. А збільшення кількості та потужності атак, разом з їхніми потенційними наслідками, як серйозні матеріальні збитки та загроза безпеці, підкреслюють необхідність негайних заходів для захисту цієї галузі від кіберзагроз.

Тільки за останні декілька років новини про морські кібератаки не зникають з порядку денного у засобах масової інформації. Наприклад, порт

Лісабона у грудні 2022 р. став мішенню програм LockBit через що його роботу було призупинено на 4 дні, що призвело до великих матеріальних збитків судновласників, вантажоотримувачів, взагалі усіх сторін відносин у сфері морських перевезень. У лютому 2022 року нафтові компанії Oiltanking та Mabanaft зазнали кібератаки, яка пошкодила їхні системи розвантаження і завантаження, через що керівництвом компаній було оголошено форс-мажор. Норвезьке класифікаційне товариство DNV (норв. Det Norske Veritas) у 2023 р. заявило про кібератаку на власне програмне забезпечення через яку постраждало близька 1000 суден, включаючи мобільні офшорні установки. Навіть ІТ-системи Міжнародної морської організації (англ. International Maritime Organization, ІМО) у 2020 році піддалися кібератаці, внаслідок чого були відключені онлайн-сервіси організації та веб-сайт ІМО [2, с.105]. Важливо зазначити, що такі випадки не є поодинокими, кібератаки здійснюються майже щодня. Нажаль, компанії досі побоюються розголошувати інформацію про понесення ними колосальних збитків в результаті таких обставин, через можливість втрати іміджу на світовому ринку.

Випадки кібератак у морській галузі відомі майже з початку 2010-х років (напр. кібератака на порт Антверпен у 2013 р.). У свою чергу, станом на зараз ІМО найбільш ефективно доклала зусиль у розробку нормативно-правової бази у сфері морської кібербезпеки. Організацією у 2017 році було прийнято два надважливі документи, які сьогодні фактично являють собою правову основу в галузі морської кібербезпеки і періодично оновлюються.

Перш за все, це схвалені у квітні 2017 року на високому рівні рекомендації щодо захисту міжнародного судноплавства від існуючих та виникаючих загроз кібербезпеці та зменшення відповідних факторів уразливості, що були закріплені у Циркулярі MSC-FAL.1/Circ.3 «Guidelines on maritime cyber risk management» (Керівництво з управління кіберризиками на морі, остання редакція 2022 р.).

У п.п. 1.1 цього Документу визначено, що морський кіберризик означає те, якою мірою технологічний ресурс (система) може бути під загрозою через потенційну обставину чи подію, яка може призвести до збоїв у роботі судна, безпеці судноплавства внаслідок пошкодження та втрати інформації або систем управління. Відповідно до загроз входять зловмисні дії (напр., зламування або впровадження шкідливого програмного забезпечення) та ненавмисні наслідки сумлінних дій (напр., обслуговування програмного забезпечення або надання прав доступу користувачам). Загалом такі дії або розкривають уразливі місця (такі, як застаріле програмне забезпечення або неефективне), або пов'язані з навмисним використанням уразливостей експлуатаційних або інформаційних

технологій. Ефективне управління кіберризиками має враховувати обидва ці види загроз (п.п. 2.1.4) [3].

Для того, щоб цілком зрозуміти природу морських кіберризиків, слід визначити, які системи на судні є найвразливішими до втручання кіберзлочинців. До них відносять: системи навігаційного містка, вантажні системи, системи управління рухом та механізмами, системи управління доступом на судно, мережі загального користування, системи обслуговування пасажирів, системи зв'язку і комунікації (п.п. 2.1.1) [3]. Зважаючи на таку вагому частку вразливих систем на судні, вітчизняні науковці наголошують на необхідності спеціального навчання членів екіпажу та забезпеченні можливостю оволодіти всіма необхідними навичками та компетенціями у сфері кібербезпеки [4, с.130]. Погоджуючись з цією думкою, ми вважаємо вкрай актуальним розробку та запровадження оцінки кібербезпеки судна, а також план дій екіпажу при настанні кіберінциденту.

Загалом, Керівництво з управління кіберризиками на морі містить п'ять функціональних компонентів ефективного управління ризиками в морській галузі, включаючи ідентифікацію, захист, виявлення, реагування та відновлення. Зацікавлені сторони повинні вживати необхідних заходів для захисту морського транспорту від наявних і нових загроз і вразливостей, пов'язаних з оцифруванням, інтеграцією та автоматизацією процесів і систем у судноплаванні. ІМО акцентує, що ефективне управління кіберризиками має починатися на рівні вищого керівництва, поетапно запроваджуючись як культура проінформованості про кіберризики на всіх рівнях компаній та переходячи в механізм управління цими ризиками [3].

Другим важливим документом є ухвалена влітку того ж року Резолюція MSC.428(98) «Управління кіберризиками в морській галузі в рамках систем управління безпекою», в якій уряди держав закликаються забезпечувати те, щоб кіберризики були враховані в існуючих системах безпеки, як вони встановлені в Міжнародному кодексі з управління безпечною експлуатацією суден та запобігання забрудненню (МКУБ), і при першому щорічному підтвердженні були перевірені Документи судноплавних компаній про відповідність МКУБ, починаючи з 1 січня 2021 року [5]. Призначена дата була першим обов'язковим моментом, встановленим щодо вимог кібербезпеки в морській сфері та важливим кроком для захисту системи морських перевезень та всієї галузі від кіберзагроз, що дедалі збільшуються.

Але все-ж таки, досі не прийняті міжнародні нормативно-правові акти обов'язкового характеру у сфері морської кібербезпеки. Втім, галузеві неурядові міжнародні організації теж роблять активні зусилля для інтеграції управління кіберризиками у свою культуру забезпечення безпеки, щоб

запобігти виникненню серйозних інцидентів, вони продовжують розробляти технічні рекомендації та керівні принципи. Наприклад, Балтійська та міжнародна морська рада (BIMCO) спільно з Міжнародною асоціацією судновласників суховантажних суден (INTERCARGO), Міжнародною асоціацією незалежних власників танкерів (INTERTANKO), Американською палатою судноплавства, Міжнародною палатою судноплавства (ICS) та іншими неурядовими організаціями у сфері судноплавства починаючи з 2016 року публікують «Guidelines on Cyber Security on board Ships» («Керівництво з кібербезпеки на борту суден») (наприкінці 2020 року вийшла 4 оновлена версія). Міжнародна спілка морського страхування (англ. International Union of Marine Insurance) 21 серпня 2020 року опублікувала стратегічну програму, яка включає розділ 3. «Кіберризика» [4, с.169].

У свою чергу, держави також активно впроваджують у своє внутрішнє законодавство засади та механізми боротьби із кіберзлочинністю. Так, розроблена Національним інститутом стандартів і технологій США "Рамкова структура для поліпшення кібербезпеки критично важливої інфраструктури" рекомендована вищезазначеним циркуляром ІМО (п.п. 4.2) [3]. У 2020 р. Агентство Європейського Союзу з кібербезпеки (ENISA) випустило Керівництво для європейських портових операторів з управління кіберризиками в умовах цифрової трансформації та жорсткості регулювання. В Україні засади морської кібербезпеки лише починають розвиватися і поступово впроваджуватися. Варто відмітити, що ще до повномасштабного вторгнення у 2022 р. наша держава стрімко розвивалася у сфері інформаційних технологій, запровадивши концепцію «уряду у смартфоні». Хоча загарбницька війна на нашій території і змінила орієнтир законодавців на посилення національної безпеки держави, Україна, як морська держава, має неабиякий потенціал у винаходженні новітніх механізмів боротьби із морською кіберзлочинністю.

Список використаних джерел:

1. Pereira D. Hopeless cyborgs or happy people? Elon Musk and Jack Ma AI debate in Shanghai. 2019. URL: <https://dpereirapaz.medium.com/hopeless-cyborgs-or-happy-people-elon-musk-and-jack-ma-ai-debate-in-shanghai-ccb691eef474> (дата звернення: 20.04.2024).
2. Краснікова О.В. Нормативно-правове регулювання у сфері кібербезпеки в судноплавстві. *Морська безпека Балто-Чорноморського регіону: виклики та загрози*. 2021. С.104-108.
3. Guidelines on maritime cyber risk management. MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2 London. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MS-C-FAL.1-Circ.3-Rev.2%20->

%20Guidelines%20On%20Maritime%20Cyber%20Risk%20Management%20(Secretariat).pdf (дата звернення 20.04.2024).

4. Мельник О.М., Корякін К.С., Пастернак О.Я., Чеча О.П., Никиктюк П.В. Огляд нормативного регулювання кібербезпеки у морській галузі. *Modernization of today's science: experience and trends: collection of scientific papers «SCIENTIA» with Proceedings of the III International Scientific and Theoretical Conference*. 2023. Singapore. С.167-171.

5. Resolution MSC.428(98). Maritime cyber risk management in safety management systems. Ann. 10. 16 June 2017. URL: [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/Resolution%20MSC.428\(98\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/Resolution%20MSC.428(98).pdf) (дата звернення 20.04.2024).

Балобанов О.О.

*к.ю.н., доцент, професор кафедри публічно-правових дисциплін
Одеського національного морського університету*

Допілка В.О.

*к.ю.н., доцент кафедри приватно-правових дисциплін і морського права
Одеського національного морського університету*

ЕКОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Транспортні коридори на сьогодні є ключовим елементом світової торгової інфраструктури. Вони відіграють певну роль у забезпеченні глобальної економічної активності та соціальної інтеграції, створюють сильні зв'язки між націями, сприяючи обміну товарами та послугами, розвитку туризму та культурного обміну. Проте, разом з перевагами, вони приносять екологічну шкоду.

З кожним роком збільшення обсягу транспортного руху призводить до загострення проблеми забруднення. Викиди шкідливих речовин, таких як оксиди азоту та вуглеводні, що виходять з вихлопних газів суден, автомобілів та літаків, негативно впливають на якість навколишнього середовища та здоров'я людей.

Отже, екологічний аспект у розвитку транспортних коридорів стає насущною проблемою, яка потребує негайного уваги та дієвих заходів.

Вплив транспортних коридорів на повітряне середовище є одним з найважливіших аспектів, який потребує уваги та розробки ефективних стратегій мінімізації. За словами вчених з Національного центру атмосферних досліджень (NCAR), "складні суміші викидів транспортних засобів можуть

призводити до формування смогу та сприяти утворенню озону на рівні земної поверхні". Це може мати серйозні наслідки для якості повітря, особливо в мегаполісах та урбанізованих районах, що є звичайною картиною у припортових містах та регіонах.

Крім того, шум від транспортних засобів що ідуть в порти також є значним шкідливим джерелом. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (WHO), "постійний шум, що виникає від дорожнього транспорту, може спричиняти стрес, порушення сну та інші негативні ефекти на здоров'я людей, а також впливати на поведінку та комунікацію тварин".

Отже, для зменшення впливу транспортних коридорів на повітряне середовище необхідно впроваджувати ефективні стратегії, такі як стимулювання використання екологічних транспортних технологій, розвиток громадського транспорту та інфраструктури для велосипедистів і пішоходів, а також впровадження шумового забороняємо на трасах. Тільки такі заходи можуть допомогти зменшити негативний вплив транспортних коридорів на повітряне середовище та забезпечити їх сталий розвиток.

Вплив транспортних коридорів на водні (морські та річкові) ресурси може бути досить значним і має різні аспекти, починаючи від забруднення морів до змін в гідрологічних режимах річок та вододілів.

Інтенсифікація руху в транспортних коридорах створює побільшення забруднень водних ресурсів. Відходи від транспортних засобів, такі як нафтопродукти, мастила, солі та інші токсичні речовини, потрапляє до морів, річок та озер через витоки розливи під час транспортування, незаконне скидання стічних вод, а також при аварійних пригодах, що є природним для будь-якого виду транспорту, особливо – морському (великі обсяги нафтопродуктів).

Крім того, будівництво транспортних коридорів може призвести до змін у гідрологічних режимах річок та вододілів. Звичайно, це включає в себе побудову мостів, тунелів та інших інженерних споруд, які можуть вплинути на природний стік річок та впливати на водний режим. Це може призвести до затоплення природних територій, зміни берегових ліній та призвести до втрати природних умов для життя багатьох водних організмів.

Внесок малих і середніх підприємств (МСП) у сталий розвиток транспортних коридорів тісно переплітається з екологічними проблемами, відображаючи багатогранний підхід до пом'якшення впливу на довкілля.

З одного боку малі та середні підприємства створюють менш потенційних загроз забрудненню але з другого боку вони гірше контролюються екологічними інспекціями у порівнянні з великими.

Малі та середні підприємства як правило, мають тісні зв'язки з місцевими громадами, що робить їх ефективними агентами підвищення екологічної обізнаності та сприяння залученню громадськості до екологічного контролю, тобто малі та середні сприяють формуванню культури екологічного управління вздовж транспортних коридорів.

Щодо наявності нормативно-правової бази екологічно-безпечної діяльності транспортних коридорів, саме малі та середні підприємства можуть відігравати вирішальну роль у дотриманні екологічних стандартів уздовж транспортних коридорів. Дотримуватись екологічних норм малим та середнім підприємствам допомагають менш різноманітні види бізнесу і прозорість функціонування. Великі підприємства відправляють транспортними коридорами більш різноманітні вантажі та використовують більш різноманітну номенклатуру транспорту.

Узагальнюючи, зменшення впливу транспортних коридорів на навколишнє середовище вимагає комплексного підходу та спільних зусиль урядів, бізнесу та громадськості, на основі сталих правових стандартів щодо перевезень та функціонування інфраструктури коридорів. Також шляхом поліпшення є контроль збоку державних органів країн проходження коридорів та громадськості. Стосовно міжнародно-правового впливу можна конструювати що є достатньо міжнародних угод, що жорстко регулюють екологічні проблеми навіть у транспортних коридорах.

Список використаних джерел:

1. European Environment Agency – Transport and Environment [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.eea.europa.eu/themes/transport> (дата звернення: 18.04.2024).
2. International Transport Forum (ITF) – Environment and Transport [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.itf-oecd.org/environment-and-transport> (дата звернення: 18.04.2024).
3. United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) - Transport and Environment [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://unece.org/transport-environment> (дата звернення: 18.04.2024).
4. Нікіфоров О. А., Сидоренко Г. Г. Екологічна складова в перспективах розвитку міжнародних транспортних шляхів України // Транспортні системи та технології перевезень. – 2017. – № 13. – С. 67–72.
5. Birnie P., Boyle A. and Redgwell C. International law and the environment. 4th ed. Oxford: Oxford University Press, 2021. 904 p.

Бельо Л.Ю.

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

НАЦІОНАЛЬНІ ІНТЕРЕСИ УКРАЇНИ В СФЕРІ СУДНОБУДУВАННЯ: ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Геоприродне розташування України, є чи не найважливішим найсприятливішим природнім фактором для втілення в розвиток економіки. Регулювання національних інтересів України в сфері суднобудування є актуальним і важливим в контексті розвитку морського господарства та забезпечення національної безпеки. Розвиток суднобудівної галузі та портової інфраструктури відіграє стратегічне значення для забезпечення економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності та забезпечення обороноздатності країни. Коли сьогодні лунають гасла відродити чи налагодити цю сферу промисловості, роздумуючи тверезо і об'єктивно суднобудування в сьогоднішніх умовах необхідно зароджувати на основі інновацій та світового сучасного потенціалу в цій сфері.

Розташування України на перехресті важливих транспортних потоків, дає великий потенціал у розвитку морського та портового комплексу. Однак для досягнення цілей національного розвитку необхідне належне правове забезпечення, спрямоване на стимулювання інновацій, забезпечення конкурентоспроможності суднобудівної та портової галузей, а також забезпечення дотримання міжнародних стандартів та норм. Правове регулювання цих сфер є стратегічно важливим завданням для забезпечення ефективного функціонування та розвитку морського транспорту, а також зміцнення конкурентоспроможності країни на міжнародній арені.

Дане дослідження спрямоване на визначення поточного стану правового регулювання у сфері суднобудування в Україні, ідентифікацію його переваг та недоліків, а також розробку пропозицій щодо подальших кроків у напрямку стимулювання розвитку цієї важливої галузі національної економіки та безпеки.

Ч. 4 ст. 2 Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден визначено, що судном є експлуатоване у морському середовищі судно будь-якого типу... Відповідно суднобудування – це процес створення суден (кораблів, човнів, суден різного типу) з використанням різних матеріалів та технологій [1]. Цей процес включає в себе проектування, конструювання, виготовлення, збирання та випробування судна перед його введенням в експлуатацію та виражає складний тривалий комплексний унормований та договірний характер. У суднобудівного підприємства більше п'ятисот

постачальників матеріалів і обладнання незалежно від розмірів виробленого судна, тому навіть зрив у роботі з одним з них негативно позначиться на всьому підприємстві [2, с.6].

Суднобудування є важливою галуззю промисловості, оскільки воно забезпечує розвиток торговельного мореплавства, ведення військових дій, рибальства та іншої морської діяльності.

Ч. 1 ст. 1 Закону України «Про інноваційну діяльність» визначено інноваціями новостворені чи вдосконалені конкурентоздатні технології, продукція чи послуги, а також організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного чи іншого характеру, які істотно поліпшують структуру і якість виробництва чи соціальної сфери. Тож, портові інновації – це ті новостворені чи вдосконалені технології чи організаційно-технічні рішення, які застосовуються в межах території і акваторії, що обладнані для обслуговування суден. Портові інновації охоплюють широкий спектр технологічних та організаційних змін, спрямованих на покращення ефективності та конкурентоспроможності портової діяльності [3].

Кодексом торговельного мореплавства України ст. 19 закріплено, що право власності на судно, котре будується, регламентується законодавством держави, на території котрої знаходиться таке судно, якщо договором на будівництво судна не передбачено інше [4].

Господарським кодексом України. ч. 1 ст. 328 держава регламентує інноваційну діяльність шляхом: встановлення інноваційної діяльності як необхідної складової інвестиційної і структурно-галузевої політики; формування та забезпечення реалізації інноваційних програм і цільових проєктів; створення правових, економічних і організаційних умов для забезпечення державного регламентування інноваційної діяльності; створення і сприяння розвитку інфраструктури інноваційної діяльності.

Закон України «Про державну підтримку суднобудівної промисловості України» визначає суднобудування пріоритетною галуззю економіки України та має на меті створення сприятливих умов для приваблення іноземних інвестицій, збереження, розвитку та ефективного використання вже існуючого високого виробничого, науково-технічного та експортного потенціалу суднобудівної промисловості України. Також положення вказаного Закону націлені на захист економічних інтересів держави шляхом збільшення обсягів виробництва українських підприємств [5].

Закон України «Про інноваційну діяльність», встановлює основні принципи державного регулювання інноваційної сфери в Україні, описує економічні та правові аспекти цього процесу, а також визначає інструменти стимулювання інноваційних ініціатив з боку держави, спрямованих на

підтримку економічного розвитку країни.

Морська Доктрина містить розділ «Відродження суднобудування», у якому закріплює напрями відродження суднобудування. Варто взяти до уваги, що остання редакція вказаної Доктрини датується 3 листопада 2020 року, що означає, що Морська доктрина України на період до 2035 року оновлювалася ще до повномасштабного вторгнення РФ до України. Так як РФ окупувала певну частину Півдня України та перекрила доступ до Азовського моря, є сенс оновити положення вказаної Доктрини з врахуванням цих обставин. [6]

Головним джерелом виникнення сучасних проблем науково-технічного і кадрового забезпечення розвитку суднобудівної промисловості виступає відсутність належного фінансування і слабе інфраструктурне забезпечення. За 10 років сфера суднобудування та портових інновацій не досягла значного розвитку, а сьогодні цьому розвитку перешкоджають інші фактори. [7, с. 31] Так, умови повномасштабної війни між Україною та РФ створюють серйозні виклики для суднобудування та портової інфраструктури України. Дії агресора часто призводять до знищення та пошкодження портових споруд, а також обмеження доступу до морських шляхів і торговельних маршрутів. Проте, такі випадки можуть також стимулювати інновації та технологічний прогрес у цих сферах з метою підвищення ефективності та безпеки.

Ми вважаємо, що створення сприятливих умов для привертання іноземних інвестицій, збереження, розвитку та ефективного використання високого виробничого, науково-технічного та експортного потенціалу суднобудівної промисловості, а також збільшення обсягів виробництва українських підприємств є ключовим фактором для визнання України морською державою, відродження торговельного мореплавства і сильним стимулом для розвитку приморських регіонів та покращення їх соціально-економічного стану.

І якщо ще не давно ми були переконані в тому, що стратегія розвитку судноплавства є складовою транспортної стратегії держави та включає комплекс заходів регуляторного впливу, кредитної підтримки, заходів врегулювання фінансових питань..., то сьогодні безпекові заходи постають на першу сходинку, вимагаючи розробленої системи страхування, інноваційно-інвестиційного сприяння, втілення системи субсидування, підвищення рівня міжгалузевого співробітництва, забезпечення зайнятості населення, що сприятиме розвитку оборонно-промислового комплексу. Тому так важливо проводити аналіз чинного законодавства, виявляти його прогалини та недоліки, а також розробляти та впроваджувати нові нормативно-правові акти, спрямовані на стимулювання інноваційного розвитку суднобудівної галузі. І, наостанок, високотехнологічне суднобудування здатне створити ефективний безпековий механізм та стане частиною оборонно-промислового комплексу

України.

Список використаних джерел:

1. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден від 02.11.1973 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text (дата звернення: 09.04.2024).
2. А. О. Дегтяр, о. В. Балуєва, В. І. Ляшенко. Сучасний стан суднобудівної галузі, як невід'ємної частини оборонно-промислового комплексу України. Електронний журнал «Державне управління: удосконалення та розвиток» № 7, 2017 с.5-8
3. Про інноваційну діяльність: Закон України від 04.07.2002 р. № 40-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/40-15#Text> (дата звернення: 09.04.2024).
4. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр> (дата звернення: 09.04. 2024).
5. Про державну підтримку суднобудівної промисловості України: Закон України від 23.12.1997 р. № 774/97-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/774/97-вр#Text> (дата звернення: 09.04.2024).
6. Морська доктрина України на період до 2035 року: постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 р. № 1307. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п#Text> (дата звернення: 09.04.2024).
7. Собкевич О. В. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України. Київ: НІСД, 2016. 46 с.

Бондаренко К.В.

*д.ю.н., доцентка, професорка кафедри загальноправових дисциплін
Національного університету «Одеська морська академія»*

Некрасов Д.С.

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

ФУНКЦІЇ МОРСЬКОЇ ОХОРОНИ ДЕРЖАВНОЇ ПРИКОРДОННОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ

Євроатлантичний шлях розвитку України є свідомим цивілізаційним вибором Українського народу, який закріплено в Конституції України та право на який народ України захищає в збройній боротьбі проти агресора.

14 грудня 2023 року Європейська рада ухвалила рішення про початок переговорів щодо вступу України до Євросоюзу. А вже 18 грудня 2023 року Президент України В. Зеленський анонсував, що «Ближчими днями офіційно започаткуємо з Єврокомісією процес оцінки українського законодавства на відповідність законодавству Євросоюзу – процес скринінгу» [1].

В контексті теми наукової статті важливим видається наголосити на тому факті, що після вступу України до Євросоюзу, морський кордон України автоматично стане морським кордоном Євросоюзу, що покладає як на нормотворчі, так і на правозастосовчі суб'єкти додаткові зобов'язання зі здійснення ефективної охорони цього кордону.

Надзвичайно актуальним при цьому є належне нормативне визначення завдань, функцій та повноважень усіх суб'єктів, які мають здійснювати охорону морського кордону України.

Реформа прикордонного відомства України розпочалася в 2003 р. з прийняттям Закону України «Про Державну прикордонну службу України» та початком реформування прикордонних військ у правоохоронний орган у сфері прикордонної безпеки – Державну прикордонну службу України [2].

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

Законодавство України не надає визначення Морської охорони, а тільки зазначає, що до структури Державної прикордонної служби України входить Морська охорона, яка представлена відповідними загонами. Тобто,

законодавець зазначив про суб'єктне втілення Морської охорони тільки у вигляді загонів Морської охорони.

Разом з цим, на сучасному етапі розвитку, безпосереднє управління Морською охороною здійснює Регіональне управління Морської охорони (створене відповідно до постанови Кабінету Міністрів України № 566 від 26.06. 2019 р.) – територіальний орган Адміністрації Державної прикордонної служби України, який в межах повноважень забезпечує реалізацію державної політики у сфері охорони державного кордону України на морі, річках та інших водоймах, а також охорони суверенних прав України в її виключній морській економічній зоні, здійснює керівництво загонами Морської охорони [3].

Закон України «Про Державну прикордонну службу України» в ст.ст. 2 («Основні функції Державної прикордонної служби України») та 9 («Морська охорона») надає перелік функцій/завдань, які виконує Морська охорона. Зауважимо, що цей перелік є доволі широким. Так, Морська охорона здійснює: охорону державного кордону на морі, річках, озерах та інших водоймах; правоохоронні завдання з протидії визначеним правопорушенням, віднесеним до юрисдикції Державної прикордонної служби України; завдання з контролю за плаванням і перебуванням українських та іноземних невійськових суден і військових кораблів у прилеглий зоні, територіальному морі та внутрішніх водах України; завдання з охорони суверенних прав України в її прилеглий зоні та виключній (морській) економічній зоні та контроль за реалізацією прав і виконанням зобов'язань у цих зонах інших держав, українських та іноземних юридичних і фізичних осіб, міжнародних організацій; завдання з відсічі збройній агресії проти України у взаємодії із Збройними Силами України шляхом безпосереднього ведення бойових дій; участь в операціях з пошуку та рятування суден (кораблів) і людей, які зазнали лиха на морі та ін. [2]. Ці та деякі інші функції, які покладені на Державну прикордонну службу України, виконуються Морською охороною.

Аналіз вищезазначених статей дає змогу дійти одночасно до декількох висновків. По-перше, Морська охорона Державної прикордонної служби України є багатофункціональним структурним підрозділом. По-друге, Морська охорона реалізує як військові, так і правоохоронні функції, здійснює охорону суверенних прав України у виключній (морській) економічній зоні, а також функції з контролю за плаванням і перебуванням суден у прилеглий зоні, територіальному морі та внутрішніх водах України, пошуку та рятування на морі та інші. По-третє, вочевидь відбувається нормативне змішування понять «завдання» та «функції», що може ускладнювати процес практичного їх виконання.

Енциклопедично-довідкова література не розглядає поняття «завдання» та «функція» в якості синонімічних, натомість розмежовує їх. Так, завдання визначається як наперед визначений, запланований для виконання обсяг роботи; а функція – явище, яке залежить від іншого явища, є формою його виявлення і змінюється відповідно до його змін [4].

Уявляється, що «завдання» та «функція» є взаємопов'язаними поняттями, конкретне визначення яких в контексті існування певного суб'єкта буде залежати від розуміння та належного визначення більш глобальних понять, таких як «мета» та «ціль». На наш погляд, найбільшим за обсягом (в площині якісного виміру), є поняття мети суб'єкта, тобто, глобальна причина його створення. Мета формує цілі, які є меншими за обсягом, але кількісно можуть значно перевищувати мету. Завдання суб'єкта будуть виходити з цілей та слугувати засобами їх досягнення, в той час як функції суб'єкта будуть залежати від поставлених завдань, їх можна розглядати в якості основних напрямів діяльності по їх вирішенню.

Таким чином, прослідковується ланцюжок «мета-ціль-завдання-функції», де чіткість та логічність у визначенні кожного поняття безпосередньо впливає на наступне, і, як наслідок, на ефективність реалізації відповідно цілей, завдань, функцій і належне спрямування суб'єкта до визначеної мети. Більш того, це також безпосередньо впливає на якість роботи кожної посадової особи, адже розуміння не лише, що саме треба здійснювати, але й для чого, для якої глобальної мети, дає відчуття опори, усвідомлення важливості виконуваної діяльності та підвищує мотивацію співробітників.

Надані вище положення статей Закону України «Про Державну прикордонну службу України» за своїм змістом відповідають скоріше поняттю «завдання», ніж «функція», бо, наприклад, «охорона державного кордону України на суші, морі, річках, озерах та інших водоймах з метою недопущення незаконної зміни проходження його лінії, забезпечення дотримання режиму державного кордону та прикордонного режиму» (п.1, ч.1, ст.2) вочевидь є завданням Прикордонної служби України, а також Морської охорони, для виконання якого надано повноваження, наприклад, припиняти будь-які спроби незаконної зміни проходження лінії державного кордону України (п.1 ст. 19 Закону України «Про Державну прикордонну службу України»).

Враховуючи вірогідність збереження військової загрози з боку російської федерації в майбутньому, очевидно, що розвиток Морської охорони повинен бути спрямований як в напрямку посилення військових спроможностей, так і в напрямку посилення правоохоронних функцій відповідно до кращого досвіду європейських країн.

Таким чином, можна дійти висновку про наявність в Україні особливого суб'єкта – Морської охорони Державної прикордонної служби України, яка є багатофункціональним структурним підрозділом, що реалізує як військові, так і правоохоронні функції, здійснює охорону суверенних прав України у виключній (морській) економічній зоні, а також функції з контролю за плаванням і перебуванням суден у прилеглий зоні, територіальному морі та внутрішніх водах України, пошуку та рятування на морі та ін. Водночас наявне нормативне регулювання діяльності Морської охорони містить прогалини, не завжди є чітким, що свідчить про потребу належного наукового опрацювання з метою формування пропозицій для внесення відповідних змін.

Список використаних джерел:

1. «Головне, що історично ми визначились: Україна завжди буде частиною спільного європейського дому – звернення Президента Володимира Зеленського». URL: <https://www.president.gov.ua/news/golovne-sho-istorichno-mi-viznachilis-ukrayina-zavzhdi-bude-87813>
2. Про Державну прикордонну службу України: Закон України від 03 квітня 2003 р. № 661-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 27. Ст. 208. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/661-15#Text>;
3. Про утворення територіального органу Адміністрації Державної прикордонної служби: Постанова Кабінету Міністрів України від 26.06. 2019 р. № 566. *Офіційний вісник України*. 2019. № 54. Ст. 1885. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/566-2019-%D0%BF#Text>
4. Тлумачний словник української мови. URL: <https://slovyk.ua/>

Варинський В.О.

*к. політ. наук, доцент, доцент кафедри філософії
Національного університету «Одеська морська академія»*

**ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВПРОВАДЖЕННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ
В МОРСЬКОМУ СЕКТОРІ**

З початку XXI століття інформація та інформаційно-комунікаційні технології визнаються ресурсами нарівні з енергією та корисними копалинами [1], напрацювання в сфері штучного інтелекту (далі – AI) належать поки що до саме цього масиву. Однак, недалекі часи, коли після впровадження реально діючих повних комплексів AI перед світом поставатиме питання правосуб'єктності AI, або стане необхідним бачення інших моделей впорядкування відносин щодо використання або взаємодії з об'єктом, котрий

наділений значно вищими інтелектуальними здатностями та інформаційною місткістю, ніж людина.

Ринок AI, а, точніше, ринок фінансування його розробок переживав занепади і відродження. Міфічні штучні істоти, котрих мрійливо вигадувало людство зі стародавніх часів і, водночас, боялось їхньої непередбачуваності, набуло реальних рис з роботами над створенням аналогів людської істоти на кібернетичному рівні в ХХ сторіччі.

Заснований на теорії обчислювальності (роботи Курта Геделя, Алонзо Черча, Розі Петер[en], Алана Тюрінга, Стівена Кліні та Еміля Поста 30х років ХХ ст.), пошук в сфері розробок «думаючої» машини стартував в 30х роках і, з певними ідеологічними перервами, триває і досі. І дає реальні результати.

Вперше в науці термін «штучний інтелект» був впроваджений професором Дартмутського коледжу Джоном Маккарті як опис процесу його експериментів з «вихованням» машин: тренуванням їх на використання форм, абстракцій, мови.[2] Метою таких досліджень було - розвинути формальне мислення машини за аналогією розвитку дитини. Термін був оприлюднений у 1956 р. на Дартмутській конференції (Dartmouth workshop), де Д. Маккарті описав його як розділ «комп'ютерної лінгвістики та інформатики, що формалізує завдання, які нагадують справи, що виконує людина. Іншими словами, комп'ютер робитиме те, що донедавна виконували ми».[3] Сьогодні ж термін «штучний інтелект» його «батьки» – фантасти, футурологи-критики та засновники наукової ідеї застосовували саме задля опису машин, які імітують і демонструють «людські» когнітивні навички, пов'язані з людським розумом, такі як «навчання» та «вирішення проблем»[4].

І зараз AI часто описують прагматично: з точки зору раціональності та раціональних дій, що не обмежує можливості формулювання інтелекту. При цьому, оскільки машини стають все більш спроможними до викорання таких «спрощених» завдань штучного інтелекту, завдання, які вважаються такими, що вимагають дійсного «інтелекту» – в буквальному розумінні, часто вилучаються з визначення штучного інтелекту [5], і належать, скоріше до сфери Інтернет речей.

То ж, поняття AI сьогодні доволі широке, і у якості його використовуються не лише окремі об'єкти, здатні до когнітивних функцій і прийняття рішення на їх основі, а й розрізнені елементи таких систем.

Зрозуміло, що використання AI в морському секторі з часом ставатимуть масштабними: AI може застосовуватися в багатьох сферах, революційно змінюючи швидкість, якість і глибину розробок у галузях :

Морських досліджень видового різноманіття та ідентифікації видів,

контролю популяцій (у т.ч. виявлення незаконного промислу); аналізу океанографічних даних на підставі супутникових даних і даних з датчиків, дослідження течій, змін клімату; забезпечувати управління морськими ресурсами та безпекою навігації.

Прогнозне моделювання, котре може здійснювати AI, наприклад прогнози закислення океану або поширення шкідливих хімічних утворень, наслідків розлиття нафти або застосування/випробування зброї, можуть убезпечити екологію Світового Океану і попередньо змоделювати плани дій на усунення шкоди.

Окремим сегментом діяльності AI в перспективі хотілось би виділити його очікуване використання саме в навігації. Так, зокрема, AI є невід'ємною вже складовою автономних суден, які революціонують морський транспорт за рахунок підвищення ефективності і зменшення витрат на забезпечення екіпажів. AI також ефективним має бути для оптимізації маршрутів, у т.ч. з виявленням аномалій, в режимі он лайн, що заощаджуватиме паливо і знижуватиме ризики аварій. Оптимізація завантаження суден, передбачення зміни погодних умов, енергетичні заощадження та інноваційні рішення, - далеко не повний перелік можливих напрямів використання AI в судноводінні.

Така сукупність додаткових можливостей обумовлює очікування використання AI в морському секторі, безумовно. Одночасно, поряд існує і низка опасінь використання AI, і є лише в морі, а і в інших сферах життєдіяльності сучасного суспільства. До таких опасінь належать, насамперед, етичні аспекти і питання зайнятості в морському секторі, котрий є одним з найприбутковіших секторів глобальної економіки. Основні перестороги використання AI, котрі вимагають вирішення через унормування – це:

- етика використання AI на «людських» робочих місцях;
- загроза приватності та безпеки даних, оскільки AI зможе використовуватися для злому систем безпеки та крадіжки особистих даних.
- ризик втрати робочих місць внаслідок автоматизації виробництва та заміни людини;
- ризик втрати контролю над AI, якщо він стане самонавчанням і почне розвиватися в несподіваному напрямку;
- можливість створення AI, який стане розумнішим і потужнішим, ніж людина, і зможе контролювати та керувати системами в обхід людського фактору.

На убезпечення від таких ризиків в різних сферах протягом останніх років була прийнята низка правових актів, котрими регламентується порядок допустимості використання AI, сфери його впровадження, окремі аспекти

правосуб'єктності тощо. Базовим нормативним актом з використання AI став прийнятий 13,03.2024 року Європейським парламентом і схвалений Радою Європи 21 квітня 2024 року Закон про штучний інтелект (Artificial Intelligence Act) [6].

Цей акт спрямований на створення спільної нормативно-правової бази для AI в Європейському Союзі. Сфера його застосування охоплює всі типи AI у найширшому діапазоні секторів, але містить вийнятки для використання AI для військових цілей, національної безпеки, досліджень і непрофесійних цілей.

Закон про штучний інтелект має на меті класифікувати та регулювати додатки AI на основі ризику заподіяння шкоди. Ця класифікація включає чотири категорії ризику («неприйнятний», «високий», «обмежений» і «мінімальний»), а також одну додаткову категорію для AI загального призначення.

Згідно такої класифікації, системи AI, які вважаються такими, що становлять неприйнятний ризик, заборонені. Високоризикові повинні відповідати зобов'язанням щодо безпеки, прозорості та якості та проходити оцінку відповідності. Програми AI з обмеженим ризиком мають лише зобов'язання щодо прозорості, а ті, що становлять мінімальний ризик, не регулюються. Окремо AI загального призначення висуваються вимоги прозорості з додатковими та ретельними оцінками, коли представляють особливо високі ризики.

Наведений Закон сьогодні є першим і основним настановчим актом для розвитку правового регулювання використання AI в Європі, і, настановою для розвитку подібних актів в інших регіонах світу. Для України це питання актуальне в усіх сферах життєдіяльності, де наявна перспектива використання AI, і в державі має розвиватися законодавство, спрямоване на регулювання інновації.

Водночас, морський сектор, як сегмент глобальної економіки не може вважатися окремо приналежним до законодавства окремих країн, і для нього, насамперед, прямою настановою саме є Закон про штучний інтелект.

Виходячи з вимог Закону Міжнародна морська організація (ІМО), яка останні роки все більше уваги приділяє питання автономних суден, питанням Інтернету речей та обговорює проблеми розвитку AI, має якнайшвидше забезпечити оцінку потенційних сфер використання AI в морському секторі, а також включитися до оцінок наявних систем AI в морському секторі на предмет їх оцінки згідно вимог Закону про штучний інтелект. Перспективою таких оцінок має стати акт ІМО, котрим регулюватиметься порядок впровадження AI в морський сектор згідно рівням оцінки таких небезпек.

Список використаних джерел:

1. Іванченко Ю.М. Сутність, головні напрями та способи державної інформаційної політики в Україні. URL: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej2/txts/philo/05ijmipu.pdf> (Дата звернення: 05.10.2020).
2. Дартмутская конференция по искусственному интеллекту – <https://psixologiya.org/blog/2504-dartmutskaya-konferenciya-po-iskusstvennomu-intellektu.html>
3. Jørgen Veisdal. The Birthplace of AI:The 1956 Dartmouth Workshop – <https://www.cantorsparadise.com/the-birthplace-of-ai-9ab7d4e5fb00>
4. Russell, Stuart J.; Norvig, Peter (2021). Artificial Intelligence: A Modern Approach (4th ed.). Hoboken: Pearson. ISBN 9780134610993. LCCN 20190474. – P. 2.
5. McCorduck, Pamela (2004), Machines Who Think (2nd ed.), Natick, MA: A. K. Peters, Ltd., ISBN 1-56881-205-1
6. Artificial Intelligence Act P9_TA(2024)0138 European Parliament legislative resolution of 13 March 2024 on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on laying down harmonised rules on Artificial Intelligence (Artificial Intelligence Act) and amending certain Union Legislative Acts (COM(2021)0206 – C9-0146/2021 – 2021/0106(COD)) URL: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0138_EN.pdf

Веремчук В.С.

аспірант II року навчання

кафедри загальноправових дисциплін та міжнародного права,

Одеського національного університету ім. І.І. Мечникова

Науковий керівник: Стрельцова Є.Д., д.ю.н., професор,

завідувач кафедри загальноправових дисциплін та міжнародного права

Одеського національного університету ім. І.І. Мечникова

ТОРГОВЕЛЬНЕ ТА ВІЙСЬКОВЕ СУДНО: КРИТЕРІЇ РОЗМЕЖУВАННЯ В КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА

Протягом всієї історії людства морський транспорт відіграє надзвичайно важливу роль, забезпечуючи переміщення людей, вантажів, слугуючи символом економічної та військової потужності держав. Фактично торговельні та військові судна є двома ключовими «фігурантами» міжнародного морського права. При цьому вони мають різні цілі, функції та правовий статус, що зумовлює необхідність аналізу розмежування їх статусу. Важливість

правильного визначення судна як торговельного або військового полягає у визначенні обсягу його імунітету, порядку доступу такого судна до внутрішніх вод держави, юрисдикції прибережної держави стосовно судна тощо.

Загалом, чинні міжнародні договори не надають визначення поняття «торговельне судно» (merchant vessel), тому характеризувати таке поняття слід крізь призму більш узагальненого терміну «судно».

Так, у п. «а» ст. 1 Міжнародної конвенції про рятування 1989 року судно «означає будь-яке судно чи плавучий засіб чи будь-яку структуру, здатну здійснювати плавання», що є найбільш широким тлумаченням терміну «судно» [1, ст. 1]. У п. «а» Правила 3 Міжнародних правил попередження зіткнення суден у морі (МППЗС-72), затверджених Конвенцією про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року, «слово «судно» означає всі види плавучих засобів, включаючи неводотоннажні судна і гідролітаки, що використовуються або які можуть бути використані як засоби пересування по воді» [2].

У розумінні ст. 15 Кодексу Торговельного мореплавства України (далі – КТМ) торговельне судно означає самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовується у цілях торговельного мореплавства, визначеного у ст. 1 КТМ [3, ст. 1; 15].

Цікавою для розуміння правової природи торговельного судна є позиція Касаційного господарського суду Верховного Суду (Україна), викладена у Постанові від 29.08.2023 у справі № 916/631/23, що «торговельним судном в міжнародно-правовому сенсі є будь-яке судно, що не є військовим» [4].

На наш погляд, вважати торговельним морським судном можна «плавучу конструкцію, яка відповідає міжнародним технічним вимогам та призначена для здійснення торговельного мореплавства на водних шляхах» [5, с. 33]

Ст. 29 Конвенції ООН з морського права 1982 року, що кореспондує зі ст. 8 Конвенції про відкрите море 1958 року, визначає військовий корабель як «судно, що належить до військово-морських сил будь-якої держави та має зовнішні знаки, що відрізняють військові кораблі її національності, які перебувають під командою офіцера, який перебуває на державній службі, ім'я якого занесено до списку офіцерів військово-морського флоту, що має екіпаж, підпорядкований регулярній воєнній дисципліні» [6, ст. 29; 7, ст. 8].

Підрозділ «С» розділу 3 Конвенції ООН з морського права 1982 року поширює статус та імунітет військового корабля на державні судна, що експлуатуються у некомерційних цілях [6, ст. 32]. До таких суден можемо віднести судна, які можуть здійснювати функції берегової охорони, прикордонний, митний, екологічний контроль тощо, але перебувати у складі

підрозділів правоохоронних органів держави, інших, ніж національні військово-морські сили.

При цьому варто зазначити, що статус державних суден, що у розумінні міжнародного морського права використовуються у некомерційних цілях, не поширюється на торговельні судна державної форми власності, зокрема, допоміжні судна (буксири, пошуково-рятувальні судна, криголами тощо) [3, ст. 16].

Важливим лишається питання щодо статусу допоміжного судна, тобто судна, яке фактично не є бойовим, може не мати на борту озброєння, проте призначене для постачання на бойові кораблі провізії, прісної води, палива, боєприпасів, запчастин тощо.

За визначенням українського Довідника з питань міжнародного морського і військового права, «допоміжне судно не є військовим кораблем, але належить збройним силам або знаходиться під їх виключним контролем і має зовнішні розпізнавальні знаки державної належності. Військові судна забезпечення можуть комплектуватися як військовим екіпажем, так і цивільним персоналом (командою). Допоміжні судна є військовими, незалежно від того, хто керує судном – командир (офіцер) чи капітан (цивільна особа)» [8, с. 21].

Конвенція про перетворення торговельних кораблів у кораблі військові 1907 року має на меті регулювати випадки, коли торговельне судно може набувати статус військового, та визначає, що «жодне торгове судно, перетворене у військове, не може мати прав та обов'язків, присвоєних військовому судну, якщо воно не поставлено під пряму владу, безпосередній контроль та відповідальність держави, прапор якої несе» [9, ст. 1]. Торгові судна, перетворені у військові, мають носити зовнішні відмітні знаки військових суден держави, якій вони належать [9, ст. 2].

Отже, у найбільш широкому розумінні торговельним судном можна вважати будь-яке судно, що не є військовим. Торговельні судна призначені для перевезення вантажів, пасажирів, обслуговування інших суден, рятування, дослідницьких робіт тощо, тоді як військові судна задіяні у забезпеченні оборонної політики держави.

Основними категоріями військових суден фактично можна визначити бойові кораблі та допоміжні військові судна, які, хоча і близькі за призначенням до торговельних (перевезення військових вантажів, персоналу, буксирування тощо), можуть бути побудовані за цивільним проектом, проте завжди є військовими у силу їх належності до національних військово-морських сил. Міжнародний статус військового судна також поширюється на судна, що перебувають на державній некомерційній службі, однак не входять до складу військово-морських сил.

Таким чином, критеріями розмежування міжнародно-правового статусу торговельного та військового судна (корабля) пропонуємо вважати:

- призначення: здійснення торговельного мореплавства торговельними суднами або функцій держави – військовими суднами (кораблями);
- формальна належність: перебування у власності суб'єктів господарювання – для торговельних суден та перебування у складі військово-морських сил або інших правоохоронних органів – для військових суден (кораблів).

Список використаних джерел:

1. Міжнародна конвенція про рятування 1989 року: Міжнародна морська організація; Конвенція, Міжнародний документ від 28.04.1989. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045#Text
2. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року: Міжнародна морська організація; Конвенція, Міжнародний документ від 20.10.1972. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137#Text
3. Кодекс торговельного мореплавства України: Кодекс України; Закон, Кодекс від 23.05.1995 № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>
4. Постанова Касаційного господарського суду Верховного Суду від 29.08.2023 у справі № 916/631/23. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113335985>
5. Веремчук В.С. Сучасні підходи до визначення статусу морського торговельного судна. Матеріали 77-ї наук. конф. професорсько-викладацького складу і наукових працівників економіко-правового факультету Одеського національного університету імені І. І. Мечникова (23–25 листоп. 2022 р., м. Одеса) / відп. ред. О. В. Побережець ; ред. кол.: А. Л. Святошнюк, Т. В. Степанова та ін. – Одеса : Олді+, 2022. С. 31-33.
6. United Nations Convention on the Law of the Sea. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
7. Convention on the High Seas. URL: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_high_seas.pdf
8. Довідник з питань міжнародного морського і військового права. / упоряд. Г. В. Варицький, Д. Вінтроп; наук. ред. В. С. Семенов. Сімферополь: Таврида, 2000. 125 с.
9. Convention (VII) relating to the Conversion of Merchant Ships into War-Ships. The Hague, 18 October 1907. URL: <https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/hague-conv-vii-1907>

Допіра А.В.

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

ПРАВОВИЙ СТАТУС МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО ОПЕРАТОРА

Міжнародні мультимодальні перевезення є транскордонною транспортною діяльністю, під час якої товари переміщуються з однієї країни в іншу з використанням різних видів транспорту. Світовий досвід свідчить, що за умови належного та ефективного управління мультимодальними перевезеннями, вони можуть значно сприяти соціально-економічному розвитку як на національному, так і на регіональному рівнях.

Оскільки мультимодальне перевезення об'єднує в собі весь транспортний процес доставки вантажу від відправника до одержувача, основними його учасниками виступають: вантажовласник, мультимодальний транспортний оператор, перевізники різних видів транспорту, власники мультимодальних терміналів та страхова компанія.

Мультимодальний транспортний оператор (МТО) – це посередник, який забезпечує організацію та координацію мультимодального перевезення вантажу. Він знаходить оптимальний маршрут, домовляється з різними перевізниками, оформляє необхідні документи та забезпечує відстеження перевезення. Ці організації можуть включати судноплавні компанії, експедиторів або операторів NVOCC, від імені яких зрештою видається коносамент. Мультимодальний транспортний оператор несе відповідальність за повне відвантаження товару/вантажів від місця отримання до місця доставки. Вони також більшою чи меншою мірою відповідають за всі види зв'язку та координації, які беруть участь у процесі.

Мультимодальний оператор повинен мати знання та навички для організації перевезення вантажів різними видами транспорту. Він повинен бути обізнаним у сферах технологічного розвитку, політичної стабільності країн, перевантаженості маршрутів або злиття операторів. Ця інформація є необхідною оператору, оскільки він домовляється з автотранспортною компанією, залізницею, судноплавними лініями та іншими транспортними операторами про транспортування вантажів з одного місця в інше за найкоротший час. Оскільки функції оператора мультимодального перевезення

впливають з потреб вантажовідправника, він повинен бути в змозі запропонувати послугу, яка охоплює широку географічну територію, або через внутрішню мережу відділень, або за допомогою авторитетних агентств.

Мультимодальні перевезення зазвичай організують великі, частіше міжнародні транспортні компанії на великі відстані. При цьому важливо відмітити, що операторами мультимодальних перевезень можуть бути:

- оператори, що оперують морськими суднами, наприклад, Maersk Line, які, згідно з останніми тенденціями, є мультимодальними операторами й експедиторами в одній особі, адже мають на меті забезпечити своїх клієнтів повним комплексом послуг через власну інфраструктуру або через третю сторону;

- оператори, що не оперують морськими суднами, але можуть володіти іншим рухомим складом, складами (NVOMTO).

Правовий статус оператора змішаного перевезення регулює Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів, прийнята 24 травня 1980 р. в Женеві під егідою ЮНКТАД. Це базовий нормативно-правовий акт в царині регулювання змішаних перевезень вантажів. Положення Конвенції поширюються на всі види транспорту, що беруть участь в змішаних перевезеннях, якщо місце прийому або доставки вантажу знаходиться у країні – учасниці Конвенції [1].

В Україні дані правовідносини регулюються Законом України «Про мультимодальні перевезення». Законом передбачено, що під час надання послуги з мультимодального перевезення вантажів відповідальність оператора мультимодального перевезення за вантаж перед замовником послуги охоплює період з моменту прийняття ним вантажу до мультимодального перевезення та до моменту видачі вантажу [2].

Обов'язки мультимодального транспортного оператора охоплюють:

1. Забезпечення та організацію подачі порожнього транспортного обладнання (автомобілів, вагонів) для вивантаження вантажів зі складу відправника.

2. Організацію приймання вантажів клієнта в портовому терміналі або на власному терміналі, незалежно від виду транспорту, яким вони прибули (залізничний чи автомобільний).

3. За необхідності, організацію перевалки вантажів клієнта з залізничних вагонів у контейнери на власному чи портовому терміналі, своєчасне навантаження на судно, оформлення супровідних документів та митне оформлення.

4. Страхування вантажів клієнта за його запитом, а також інформування про рух вантажу.

Щодо експедирування імпортованих вантажів, то оператор виконує такі послуги:

1. Контроль за розвантаженням контейнерів у портовому терміналі.
2. Замовлення автотранспорту, вагонів та платформ для перевезення контейнерів.
3. За запитом клієнта – організація перевалки вантажів з контейнерів у вагони.
4. Оформлення транспортних та митних документів на вивезення вантажу з порту.
5. Організація доставки вантажу з порту на склад отримувача, залізничну станцію чи митний склад.
6. За запитом клієнта – приймання, розвантаження та зберігання вантажу на власному митному складі, відправлення з митного складу на склад одержувача.

Оператор змішаного перевезення несе відповідальність за збиток, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, а також затримки в доставці, якщо обставини, що викликали втрату, пошкодження або затримку в доставці, мали місце в той час, коли вантаж перебував у його віданні. Оператор змішаного перевезення звільняється від відповідальності, якщо доведе, що він, його службовці або агенти вжили всіх заходів, які можуть розумно вимагатись, щоб уникнути таких обставин та їх наслідків

Видаючи коносамент на змішане перевезення, оператор приймає вантаж під свою відповідальність на весь час перевезення. Це означає, що власнику вантажу в разі ушкодження вантажу не доведеться "ходити" по перевізникам, які здійснювали окремі етапи перевезення, а потрібно всього лише звернутися до оператора.

Таким чином, мультимодальний транспортний оператор відіграє ключову роль в організації та координації мультимодальних перевезень вантажів різними видами транспорту, інтегруючи різні етапи доставки вантажу та забезпечуючи ефективність всього ланцюга мультимодальних перевезень. Завдяки своїм повноваженням та досвіду, оператор має можливість ретельно планувати маршрути з високим рівнем завантаженості транспортних зв'язків, забезпечуючи при цьому безперервність руху вантажопотоку. На відміну від вантажовідправників та вантажоодержувачів, які не завжди володіють необхідними знаннями у сфері транспортної логістики, мультимодальний оператор виступає єдиною відповідальною стороною, здатною ефективно координувати різні види транспорту та організовувати мультимодальні перевезення.

Список використаних джерел:

1. Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів, Женева, 24 травня 1980 року. URL: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1980/05/19800524%2006-13%20PM/Ch_XI_E_1.pdf (дата звернення: 20.04.2024).

2. Про мультимодальні перевезення: Закон України від 17 листопада 2021 року № 1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>. (дата звернення: 20.04.2024).

3. Гужевська Л.А., Денис О.В. Сучасні проблеми організації мультимодальних перевезень. *Science Review*. 2021. № 1(36). С. 1-5. URL: [10.31435/rsglobal_sr/30012021/7375](https://doi.org/10.31435/rsglobal_sr/30012021/7375).

4. Петренко О. І., Корнійко Я. Р. Роль транспортних операторів в організації мультимодальних перевезень. *БІЗНЕС ІНФОРМ. Економіка транспорту та зв'язку*, 2021. № 8. С. 61–67.

Допілка В.О.

к.ю.н., доцент

кафедри приватно-правових дисциплін і морського права
Одеського національного морського університету

Загороднюк С.О.

к.ю.н., доцент, доцент кафедри кримінального права,
процесу та криміналістики факультету права та економіки
Міжнародного гуманітарного університету (м.Одеса)

РОЗВИТОК НОРМ МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА

Становлення морського права засноване на міжнародних принципах, при цьому кожний період відображає певні напрями (його особливості). Так, зокрема, у сучасних умовах особливе значення набуває дотримання логістичного режиму.

Міжнародне морське право є однією з найбільш давніх частин міжнародного права.

Морське право виникло внаслідок розвитку соціальних процесів.

Морська дієдатність держави – це реальна можливість держави здійснювати на практиці конкретні права, які визначаються нормами морського права, нести обов'язок та відповідальність в міжнародних відносинах у Світовому океані.

Збереглись та діють в різних областях діяльності звичаї.

Торгові звичаї спочатку були головним джерелом морського права, але з розвитком законодавчої діяльності та внесенням до закону найбільш розповсюджених звичаїв, вони як джерело права у видах забезпечення стійкості правових норм, почали відступати на другий план у порівнянні з писаним правом. Так й національне законодавство дає звичаю лише підлеглий стан у порівнянні із Законом, але визнає звичай у якості джерела права, а це тягне те, що незастосування звичаю або неправильне його тлумачення має бути визнане порушенням прямого сенсу Закону. Однак, визнання за звичаєм лише другорядної ролі, порівняно із Законом у сфері морських правовідносин, звичай до теперішнього часу має широке застосування, так як умови побуту та, пов'язані з цим правовідносини, швидко видозмінюються та законодавство не в змозі з певною швидкістю пристосовуватись до цих змін. В результаті - треба приймати до уваги лише з більш рухомим звичайним правом. Зокрема, багато правових інститутів існують лише у формі звичаю.

Міжнародне морське право – це узагальнення постанов про морську торгівлю внаслідок, з одного боку, спільності її умов у всіх цивілізованих країнах, а з іншого – космополітичності торговельного мореплавства, дуже часто підлягаючого застосуванню права у різноманітних державах та між громадянами різних держав або у випадках будь-яких інцидентів в іноземних водах та ін. До цього об'єднання постійно прагнуло морське торговельне право або шляхом розповсюдження дії морських звичаїв або шляхом запозичення іноземних законоположень по морському праву, або шляхом міжнародної угоди. [1, с.11 - 12]

Отже, сутність міжнародного морського права слід розглядати як історичний процес становлення морського права, тому все те, що властиве сутності морського права характеризує сутність міжнародного морського права.

Структуру права визначають основні та комплексні галузі права. Галузі права лежать в основі їх практичного застосування та наукового дослідження, а також їх пізнання у навчальних цілях.

Норми цивільного, адміністративного, кримінального права набувають застосування стосовно суміжних галузей права, якою є морське право. [2, с.10]

Таким чином, розвиток міжнародного морського права слід розглядати як динамічний процес в комплексі з іншими галузями права.

Розрізняють комплексну галузь права – транспортне, однак до нього входить не все морське право, а тільки його транспортні інститути. Морське право містить й інші інститути: риболовне, охорону морського середовища та ін., які не входять в транспортне право.

Зміст морського права, у залежності від властивості включених у сферу його предметів, може бути розділено на три частини, з яких перша повинна

охоплювати поняття та юридичні відносини, які мають об'єктом безпосередньо морське судно та судновий екіпаж; друга – договір морського перевезення; третя – інші угоди та юридичні відносини, які знаходяться у зв'язку з морським перевезенням.

Предмет правового регулювання складає об'єктивну, систематизуючу основу появи самостійної галузі морського права, яка перед визначається фіксацією в процесі нормотворчої діяльності. [3]

Важливу роль у взаємовідносинах держав відіграє їх співробітництво згідно міжнародно-правовому принципу.

Міжнародні сервітути є поправками до територіального розмежуванням держав та за своєю сутністю як правомірними, так й протиправними у випадку їх протиріччя нормам міжнародного права.

У сучасних умовах подальшого удосконалення способів освоєння людиною просторів Світового океану, розробки та прийняття міжнародних правових норм, які покликані врегулювати цю діяльність, а також їх імплементації у національні законодавства держав, показують постійність та актуальність морського права. Виникнувши у стародавні часи, воно існувало у виді звичаїв та неписаних правил, яких дотримувались у практиці мореплавства, мали писані форми та як наслідок, необов'язкового характеру. Норми морського права проіснували, переживши жахливі катастрофи та аварії на морі, людство прийшло до закономірного розуміння важливості та невідкладної необхідності закріплення норм морського права у загально обов'язкових міжнародних актах. Поряд з цим, у внутрішніх законодавствах держав норми морського права піддавались визначеній кодифікації. [2, с.13]

Морське право містить у своєму складі як норми внутрішньодержавного права, які за своєю юридичною природою відносяться до різних галузей права, так і норми міжнародного публічного та міжнародного приватного права.

Таким чином, слід виокремити три складові сучасного морського права:

1. Внутрішньодержавне право
2. Міжнародне публічне право
3. Міжнародне приватне право.

Внутрішньодержавне (національне) морське право складають норми різних галузей. Так, відносини, які пов'язані з договором морського перевезення вантажу, рятуванням на морі, морським страхуванням та ін., регулюються нормами цивільного права.

Норми морського права набули розвитку у формі приватного, публічного та міжнародного морського права. До приватного морського торгового права належать норми, які регулюють відносини з морської торгівлі між приватними особами як членами одної й той же держави; до публічного – норми, які

стосуються відносин держави, щодо діяльності з морської торгівлі приватних осіб (сюди відносяться постанови щодо упорядкування торгових портів, по сприянню організації деяких видів морської торгівлі, по нагляду за відправленням морської торгівлі та ін.); а до міжнародного – норми приватного та публічного характеру, які обіймають відносини по морській торгівлі як між державами, так й між тою чи іншою державою та підлеглими іншої держави, а рівно між підданими різних держав як приватними особами. (4, с.21)

Таким чином, міжнародне морське право розвивається на основі міжнародних принципів співробітництва, невторчання, а також внутрішньодержавного законодавства.

Список використаних джерел:

1. Шемякін А.М. Морське право: навч. посіб. Х.: Одісей, 2004. 384 с.
2. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Морське право: підручник. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.
3. Конвенції ООН з морського права 1982 р. URL: <http://consultant.parus.ua/?doc=00O5WDC64C>
4. Федоров А.Ф. Морське право / А. Ф. Федоров. О.: Фенікс, 2008. 332 с.

Іванова А.В.

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

Костира О.В.

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

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗАБРУДНЕННЯ МОРСЬКОГО
СЕРЕДОВИЩА І АТМОСФЕРИ З СУДЕН**

Світовий океан є вагомим компонентом біосфери, що забезпечує в глобальному масштабі якість планетарного природного середовища. Цим визначається необхідність охорони морського середовища від забруднення при експлуатації суден, як найбільш актуальною проблемою сучасності.

Сучасна проблема зміни клімату та обмежені природні ресурси спонукають міжнародне співтовариство шукати екологічно чисті та енергоефективні рішення для задоволення поточних потреб та потреб майбутніх поколінь. Сталий розвиток формує основу багатьох сучасних стратегій, а екологізація міжнародної політики визначає необхідність

прийняття рішень, спрямованих на захист довкілля, та пошук нових джерел енергії у всіх сферах життєдіяльності суспільства.

Поняття «викиди», згідно з Рамковою конвенцією Організації Об'єднаних Націй щодо зміни клімату 1992 р., означає «емісію парникових газів та/або їх прекурсорів в атмосферу над конкретним районом і за конкретний період часу. Найбільш поширеними поняттями у науковій літературі є їх позначення як «антропогенні викиди» та «викиди парникових газів» [1].

Необхідно відзначити виняткову роль Міжурядової групи експертів зі зміни клімату (далі – МГЕЗК) у процесі пом'якшення наслідків кліматичних змін, завдяки доповідям якої міжнародним співтовариством на глобальних форумах приймаються високоефективні та загальнообов'язкові правові акти на усіх рівнях реагування, що сприяє стабілізації кліматичної системи планети. МГЕЗК – це група, створена в 1988 р. Всесвітньою метеорологічною організацією (далі – ВМО) спільно з Програмою Організації Об'єднаних Націй з довкілля (далі – ЮНЕП), з метою надання наукової оцінки інформації, пов'язаної зі зміною клімату. Регулярні оцінки змін клімату, їх наслідки та майбутні ризики, а також варіанти адаптації до пом'якшення їх наслідків є основними напрямками роботи МГЕЗК. При цьому, організація не здійснює власних досліджень, а лише систематизує інформацію та надає репрезентативні сценарії наслідків викидів парникових газів [2].

На теперішній час питання попередження глобального потепління набуло особливого значення, адже є однією з найважливіших проблем, як для сучасного, так і для майбутніх поколінь. Міжнародне співтовариство намагається активно реагувати на екологічну тенденцію та спрямовувати свою діяльність на розробку стратегій, засобів та способів із запобігання негативних наслідків надмірної експлуатації природних викопних ресурсів. Доповідь «Наше спільне майбутнє» 1987 р. (напрацювання комісії, які були видані норвезькою громадською політичною діячкою Г.Г. Брундтланд) [3], що була презентована на конференції ООН, висвітила підходи, які згодом стали основою концепції сталого розвитку. А поняття «сталий розвиток» (англ. Sustainable development) стало центральною ідеєю багатьох конференцій у рамках ООН та національних стратегій (у т.ч. й України). Сталий розвиток, згідно з П'ятою узагальнюючою доповіддю МГЕЗК, є розвитком, що задовольняє потреби теперішнього часу без спричинення шкоди для майбутніх поколінь (р. 144).

Проблеми охорони Світового океану набули глобального значення для всіх держав внаслідок того, що системою течій через поверхневий стік та взаємозв'язок з атмосферою шкідливі речовини поширюються на величезні площі і значні відстані від конкретного джерела забруднення. Саме тому

«міжнародне співробітництво у цій галузі має виключне значення для всього світового співробітництва [4, с. 106]. Організація Об'єднаних Націй з перших днів заснування є провідною міжнародною організацією, що встановлює базові правові засади міжнародного регулювання різноманітних видів діяльності, не є виключенням і морська галузь. Для безпосередньої розробки технічних та правових питань, пов'язаних з мореплаванням, а також охороною та безпекою судноплавства, запобіганням забрудненню з суден тощо створено спеціалізовану агенцію – Міжнародну морську організацію (далі – ІМО) [5].

Діяльність ІМО у напрямку попередження зміни клімату умовно можна розділити на групи, або напрямки, якими охоплено головні елементи стратегії ІМО у напрямку скорочення викидів парникових газів з суден. До першої групи належить зменшення та обмеження емісії таких газів наслідок судноплавства (це стратегії скорочення викидів CO₂, SO_x, NO_x та летючих органічних сполук (далі – ЛОС), до другої – підвищення рівня енергоефективності суден (міжнародна співпраця щодо альтернативних джерел енергії тощо).

У межах своєї компетенції ІМО прийняла рішення про прийняття Додатку VI до МАРПОЛ, положення якого спрямовані на 115 мінімізацію викидів парникових газів до атмосфери, визначення локального та глобального рівня забруднення повітря, розроблення механізмів реалізації та контролю у сфері постачання суднового палива належної якості, а також підвищення рівня енергоефективності суден для зменшення шкідливих наслідків від міжнародного торговельного мореплавства та врегулювання інших стратегічних напрямків діяльності ІМО у сфері екологічної безпеки морської діяльності [6, с. 415]. Отже, наміри ІМО скоротити загальний обсяг викидів сірки до 0,5 %, важливий крок для приведення морської галузі до норм Паризької кліматичної угоди.

Для виконання цих зобов'язань вкрай важливо, щоб морська промисловість розглянула можливі альтернативи викопним видам палива для силових і допоміжних судових систем. Акумулятори застосовуються для дуже маленьких суден, а ядерні реактори – лише для великих. Для переважної більшості морських суден обидва варіанту не практичні, отже сірководень може зіграти важливу роль в скороченні CO₂, сірки і важких металів у морській індустрії. В Патенті України на корисну модель № 66509 «Спосіб переробки сірководню на паливо для судових енергетичних установок» від 10.01.12 Леонова Валерія Євгеновича запропоновано нові технічні рішення по використанню глибинного сірководню в якості палива для судових енергетичних установок. Всі вказані в цьому документі заходи потенційно ефективні по витратам в результаті високих цін на нафту. Заходи, які раніше вважалися недосяжними по коштам або невігідними з комерційної точки зору,

тепер можуть бути здійсненими та заслуговують нового розгляду. Звичайно, на цю ситуацію суттєвий вплив здійснюють термін експлуатації судна що залишився та вартість палива [7].

Україна, як держава-член ІМО, зобов'язана імплементувати конвенції та циркуляри ІМО. Україна приєдналася до МАРПОЛ [8], а отже взяла на себе зобов'язання з реалізації її положень. При цьому, норми сучасного українського законодавства майже не гармонізовані з Додатком VI до МАРПОЛ, однак перші кроки у напрямку реалізації міжнародних зобов'язань все ж було зроблено.

Україна, перебуваючи на узбережжі двох морів, є учасницею багатьох глобальних та низки регіональних морських природоохоронних угод, запроваджує правила, спрямовані на імплементування міжнародних стандартів цієї сфери, зокрема і щодо використання суднами альтернативних видів палива [9, с. 292].

Морська доктрина України на період до 2035 року визначає стратегію та основні напрями подальшого розвитку України як морської держави. На сучасному етапі становлення України особливого значення для нашої держави, набуває вирішення нагальних питань, а саме:

- щодо запобігання забрудненню морського середовища, проведення ефективного екологічного моніторингу;

- досягнення стану морського природного середовища у територіальних водах та у винятковій морській економічній зоні України, яке відповідає поняттю «добрий екологічний стан» у розумінні Рамкової Директиви Європейського Союзу про Морську Стратегію, та підтримання такого стану в довготривалій перспективі [10].

Також на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України було розміщено Стратегічні напрями виконання міжнародних зобов'язань України у сфері безпеки торговельного мореплавства та охорони навколишнього природного середовища від забруднення та впровадження обов'язкових інструментів ІМО на період до 2022 року (далі – Стратегічні напрями) [11]. Широкомасштабна агресія росії зупинила розпочату роботу та обумовила настання беспрецедентних за масштабами екологічних збитків і пошкоджень природних біосистем, що додалися до тих, яких уже було спричинено Українській державі з 2014 року. Як уявляється, для повоєнного відновлення України екологічний імператив стане одним з визначних та має скерувати багато зусиль на поступове відновлення природного середовища країни у цілому та її прибережних морських просторів зокрема [12, с. 532–533].

Зазначені Стратегічні напрями, на перший погляд виглядали досить перспективно, адже передбачали проведення процедур нормативного,

організаційного та технічного характеру, із визначенням державних органів, на які покладалася обов'язок щодо виконання тих чи інших напрямів [6, с. 415].

Відповідно до взятих на себе зобов'язань, Україна має у повному обсязі виконувати положення Додатку VI до МАРПОЛ, а оскільки він не є правовим актом прямої дії, дуже важливим є імплементація його норм у національне законодавство. Для виконання цього завдання Україна має особливу увагу приділити обов'язковим юридичним аспектам реалізації положень Додатку VI до МАРПОЛ, визначити суб'єктів владних повноважень та чіткий обсяг їх повноважень для забезпечення реалізації його норм.

Оскільки МАРПОЛ покладає обов'язки на цілий ряд суб'єктів, важливо розглянути межі повноважень кожного з них для забезпечення інтеграції міжнародних вимог у національне законодавство у повному обсязі. У якості суб'єктів владних повноважень для інтеграції положень МАРПОЛу варто виокремити не лише національні морські адміністрації, агенції з охорони навколишнього середовища, портову владу, інспекторів, що здійснюють перевірку суден, а й адміністрації, до повноважень яких належить регулювання діяльності постачальників суднового палива [13].

Стратегія накладає обов'язки щодо забезпечення імплементації Додатку VI на таких суб'єктів владних повноважень, а саме: Міністерства інфраструктури України, Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України, Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України, Державного агенства України з розвитку меліорації, рибного господарства та продовольчих програм та Державного підприємства «Адміністрація морських портів України».

Забезпечення адаптації норм внутрішнього морського законодавства у транспортній сфері до глобальних та регіональних стандартів та кращих практик є обов'язковою умовою для вступу України до ЄС. 23 червня 2022 р. Європейська рада офіційно надала Україні статус кандидата на вступ до ЄС [14], що покладає додаткові обов'язки приведення усіх секторів економіки (у т.ч. і морської галузі) у відповідність до стандартів ЄС. Як відомо, ЄС позиціонує себе кліматичним лідером, у т.ч. щодо реалізації стратегії з декарбонізації морської галузі, тому для України надважливим є імплементація положення Додатку VI до МАРПОЛ у національне законодавство як першого етапу на шляху до сталого транспорту.

Для України перехід до альтернативних та відновлювальних джерел енергії у морській галузі ставить нові виклики, однак відкриває також нові можливості. Якісні зміни у результаті реновації морської галузі дозволять підвищити конкурентоспроможність та рентабельність українського морського флоту на європейському ринку. Для України важливим є адаптація національного

законодавства з урахуванням головних засад екосистемного підходу згідно зі стандартами глобальних та регіональних угод, а також найкращими практиками їх застосування. Саме це сприятиме налагодженню торговельних шляхів зі Східною Європою та Азією, що, у свою чергу, буде сприяти економічному розквіту України.

Список використаних джерел:

1. United Nations Framework Convention on Climate Change, 1992. URL: https://treaties.un.org/doc/source/recenttexts/unfccc_eng.pdf (дата звернення: 11.04.2024 р.).

2. About the IPCC. The Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) is the United Nations body for assessing the science related to climate change. URL: <https://www.ipcc.ch/about/> (дата звернення: 11.04.2024 р.).

3. Our Common Future (Brundtland Report). URL: <https://www.are.admin.ch/are/en/home/media/publications/sustainabledevelopment/brundtland-report.html> (дата звернення: 15.04.2024 р.).

4. Іванова А.В., Савич О.С. Попередження забруднення як умова здійснення свободи відкритого моря. Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: юридичні науки. 2022. Т. 33 (72). № 1. С. 103–110. <https://doi.org/10.32838/TNU-2707-0581/2022.1/19>

5. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219#Text (дата звернення: 20.04.2024 р.).

6. Єременко К.С. Деякі аспекти імплементації Додатку VI МАРПОЛ у законодавство України. Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру (з нагоди 30-річчя проголошення незалежності України та 25-річчя прийняття Конституції України): у 2 т: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.) / за заг. ред. С.В. Ківалова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2021. Т. 1. С. 415–418

7. Леонов В.Є. Патент на корисну модель «Спосіб переробки сірководню на паливо для суднових енергетичних установок». Патент України на корисну модель № 66509, від 10.01.2012, Опубл. 10.01.2012, Бюл. № 1.

8. Про приєднання України до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, поправок 1984, 1985, 1987, 1990 і 1992 років та Протоколу 1978 року до неї: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.09.1993 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/771-93-п#Text> (дата звернення: 19.04.2024 р.).

9. Федотов О.П., Коваль Н.О. Програмне регулювання екологізації судноплавства: досвід України. Право та державне управління. 2023. № 2. С. 290–295. <https://doi.org/10.32782/pdu.2023.2.4>

10. Морська доктрина України на період до 2035 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text> (дата звернення: 19.04.2024 р.).

11. Стратегічні напрями виконання міжнародних зобов'язань України у сфері безпеки торговельного мореплавства та охорони навколишнього природного середовища від забруднення та впровадження обов'язкових інструментів ІМО на період до 2022 року. URL: <https://mtu.gov.ua/files/nahaievaska/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%164D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%87%D0%BD%D1%96%20%D0%BD%D0%B0%D0%> (дата звернення: 19.04.2024 р.).

12. Бабін Б.В. Екологічний імператив у морській діяльності: окремі аспекти публічного адміністрування в Україні. Юридичний науковий електронний журнал. 2023. № 5. С. 532–535. <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-5/13>

13. Проект Постанови Кабінету Міністрів України щодо затвердження Порядку організації та керівництво по веденню Реєстру постачальників рідкого палива у морських портах України, URL: <http://www.uspa.gov.ua/images/projectfuel-ukr.pdf> (дата звернення: 11.04.2024 р.).

14. Україна отримала статус кандидата на членство в ЄС. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/ukrayina-otrimala-status-kandidata-nachlenstvo-v-yes> (дата звернення: 11.04.2024 р.).

Краснікова О.В.

к.ю.н., доцент, доцент

кафедри морського права ННІМПтаМ

Національного університету «Одеська морська академія»

ІНСТИТУТ МОРСЬКОЇ ЗАСТАВИ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ США

Однією з найбільш заплутаних галузей морського права є морські застави. Морська застава – це немайнове право на судно, яке дає заставоутримувачу право звернутись до майна з позовом *in rem*. У Сполучених Штатах морські застави засновані на «вигадці персоніфікованого судна». Згідно з цією юридичною фікцією, судно вважається юридичною особою, окремою та відокремленою від свого власника чи оператора, і може нести відповідальність за делікти та договірні зобов'язання. Особа, яка стверджує, що має морську

вимогу до судна, може подати судовий позов проти судна та вимагати від суду арешту судна для забезпечення свого позову [1].

Морські застави виникають в силу закону. Незважаючи на те, що сторони можуть відмовитися від права на морську заставу за договором або іншим чином, вони не можуть погодитися надати морську заставу, якщо закон не передбачає такої. Морські застави регулюються Федеральним Законом США про комерційні інструменти та морські застави (Commercial Instruments and Maritime Liens Act – далі CIMLA) і загальним морським правом держави. Цікавим є те, що у названому законі щодо суден використовується як термін «liens» (застава), так і термін «mortgage» (іпотека), хоча останній термін найчастіше застосовується в законодавствах держав системи континентального права. Але треба пам'ятати, що в США розподіл речей на рухомі та нерухомі використовується тільки у правовідносинах, в які вступають іноземці і тоді з'являється іноземний елемент. У внутрішньому праві морські судна є рухомими речами та переходять у володіння заставоутримувача. Оскільки морська іпотека не застосовується до рухомих речей, в США використовують термін «морська застава».

Більшість морських застав виникає внаслідок деліктів, контрактів або через виконання конкретних морських послуг, таких як рятування або буксирування. Морські вимоги, які призводять до морських застав згідно з названим законом, включають наступні: заборгованість щодо заробітної плати моряків; вимоги внаслідок рятувальної операції; делікти, що виникають відповідно до загального морського права; вимоги із загальної аварії; привілейована іпотека суден; щодо припасів, послуг з ремонту та інші необхідні речі, що постачаються на судно; щодо буксирування, причальних послуг, лоцманської проводки та стивідорних послуг; претензії щодо збитків або втрати вантажу; претензії перевізників за неоплачений фрахт; порушення умов чартеру [2, ch.313].

Закон про заставу суден був вперше прийнятий у 1920 році і з того часу був повторно кодифікований і включений до CIMLA. Останній містить визначення «привілейована морська застава». Цей термін означає право застави на судно, яке виникає до того, як було подано заявку на привілейовану іпотеку.... для відшкодування збитків, спричинених морським деліктом, заробітною платою стивідора, заробітною платою екіпажу, загальною аварією та порятунком [2, Sec. 31301(5)]. В свою чергу, «привілейована іпотека» – це «...заставне право на заставлене судно в розмірі непогашеної іпотечної заборгованості, забезпеченої судном» [2]. Щоб кваліфікуватись як привілейована іпотека судна, CIMLA встановлює певні вимоги. Правильно оформлена іпотека судна є дійсною щодо третіх сторін з моменту її подання.

Удосконалюючи привілейовану іпотеку на судно, позикодавець створює «морське» право застави на судно, яке може бути виконане за допомогою речового позову (позову *in rem*). Привілейована іпотека судна має пріоритет над усіма претензіями щодо судна, за винятком витрат для *custodia legis* («охорони закону»). Витрати для *custodia legis* призначені для збереження заставленого судна.

Привілейовані морські застави визначаються CIMLA наступним чином: 1) виникли до того, як привілейована іпотека була зареєстрована відповідно до CIMLA; 2) для шкоди, що виникає внаслідок морського делікту; 3) для заробітної плати стивідора; 4) для заробітної плати моряка; 5) на виплати по загальній аварії, або 6) за рятування (включаючи рятування за договором).

Привілейована іпотека означає «...іпотеку або подібне зобов'язання, встановлене як забезпечення на іноземному судні, якщо іпотеку або подібне зобов'язання було оформлено згідно із законодавством іноземної країни, і відповідно до її законів було документально підтверджене та зареєстроване у публічному реєстрі в порту приписки судна або в центральному офісі оформлення права власності на судно» [2, (6) (B), §31301].

Розділ 31301(4) закону, що аналізується, визначає термін «найнеобхідніше», який був широко визначений американськими судами, щоб охопити будь-які товари чи послуги, які розумно необхідні для морського підприємства, в якому бере участь судно. «Найнеобхідніше» може включати паливо та мастило, страхування, стивідорні послуги, лоцманську проводку, їжу, ремонт, обладнання, а також плату за таксі для членів екіпажу, скатертини для обіду на круїзному судні чи ігрове обладнання для круїзного судна – насправді все, що зберігає морську «посудину» для експлуатації та дозволяє їй виконувати свої функції [1].

Для того, щоб виникла морська застава на користь постачальника предметів першої необхідності, такі предмети повинні бути поставлені за розпорядженням власника або особи, уповноваженої власником. Це є ключовим моментом – загальна підстава, яка часто висувається для оскарження морської застави, зосереджується на тому, чи справді основний товар чи послуга були надані за розпорядженням власника або особи, уповноваженої власником [3].

Морську заставу можна погасити кількома способами:

1) шляхом відмови від застави. Морські застави можуть бути скасовані за угодою сторін або іншим шляхом. В останньому випадку суди вимагатимуть чітких доказів наміру відмовитися від застави на користь іншого забезпечення;

2) недбалість або необґрунтована затримка у здійсненні правового захисту (англ. – *laches*): морська застава скасовується, якщо заставаутримувач необґрунтовано затримує заяву про свою заставу на шкоду іншій стороні;

- 3) застава скасовується при повному та остаточному знищенні речі, на яку вона накладена (загибелі судна);
- 4) якщо позов був оплачений відповідачем;
- 5) при судовому продажі судна федеральним судом, що засідає в адміралтействі.

Арешт є важливим кроком для виконання права застави. На відміну від багатьох інших країн, Сполучені Штати не є учасниками жодної міжнародної конвенції про арешт суден. Дії, пов'язані з арештом судна, регулюються Додатковими правилами Адміралтейства Федеральних правил цивільного судочинства [4]. Важливими є Правила В, С та Е. Правила В і С – це правила, що стосуються арешту морських суден (морський арешт) та арешту за морськими вимогами, а правило Е регулює процес для позовів *in rem*.

Хоча такий вид арешту схожий у тому, що майно конфіскується та може бути зрештою продано, арешт за морськими вимогами з практичної сторони є зовсім іншим. У той час як для морського арешту необхідна морська застава на судно, арешт за морськими вимогами ґрунтується на особистій претензії. Морський арешт вимагає, щоб судно було присутнє в межах юрисдикції держави, де виноситься рішення про арешт, тоді як арешт за морськими вимогами дозволяє арештувати активи сторони-відповідача, якщо ця сторона іншим чином не присутня в межах юрисдикції, де вимагається арешт.

Накладення арешту за морськими вимогами – це процедура, спрямована на:

- 1) надання забезпечення та 2) встановлення *in personam* юрисдикції відповідача в межах отриманого забезпечення [4].

Вимагаючи накладення арешту, позивач повинен висувати «морську вимогу». Однак власність, на яку може бути накладений арешт, не обов'язково повинна бути «морською» (тобто, накладення арешту можливо не тільки на судно).

Оскільки кораблі постійно переміщуються з порту в порт, важлива здатність здійснити арешт швидко та на основі *ex parte* (в односторонньому порядку). Згідно з Правилем С, позивач повинен продемонструвати право застави, яке може бути використано проти судна або іншого майна *in rem*, яке знаходиться у відповідному окрузі, на момент вручення ордеру про арешт. Вимоги до арешту за правилом С передбачають подання підтвердженої скарги, а це означає, що вона включає письмову перевірку на підтвердження правдивості викладених у ній вимог під страхом покарання за неправдиві свідчення.

Сторона, яка вимагає арешт, також подає меморандум із зазначенням причин, за якими має бути виданий ордер, а також може подати клопотання про

дозвіл судну продовжити вантажні операції. В США ордер на арешт судна вручає маршал, який є представником правоохоронних органів. Як правило, маршали не залишаються на судні, поки судно перебуває під арештом. Натомість позивач може вимагати, щоб на судні від імені маршала залишився інший зберігач, який прийме на себе відповідальність за збереження судна.

Будь-яка сторона, яка має претензію до судна, може вступити в провадження, незалежно від того, хто ініціював арешт. Судно вважатиметься заарештованим усіма сторонами, що вступили у процес, і всі вони разом розподілять витрати та вигоди від арешту. Якщо позов вдасться, сторони, які вступають у справу, отримують виплату з доходів від продажу судна або розміщеного забезпечення в порядку пріоритету застави.

Якщо майно конфісковано згідно з Правилами В і С, воно може бути звільнене після надання належного забезпечення. Сторони, як правило, погоджуються щодо суми та типу забезпечення, хоча суд також має право постановити внести забезпечення [4]. Належне забезпечення може приймати різні форми, включаючи банківську гарантію, заставу страхової компанії та грошову заставу. Найпоширенішою формою є лист-зобов'язання клубу R&I (Club Letter of Undertaking – LOU), який видається замість облигації.

Якщо власник судна негайно не запропонує внести забезпечення, сторона, яка вимагала арешту судна, може вимагати ордер про проміжний продаж судна. Сторона, яка запитує арешт, повинна довести, що: а) судно піддається псуванню, б) витрати на утримання судна є надмірними, або в) затримка власника з надання забезпечення була необґрунтованою.

Згідно з правилом E(7), відповідач, який надав заставу позивачу, має право вимагати зустрічної застави для будь-якого зустрічного позову, що виникає внаслідок основного позову [4]. Суд на власний розсуд вирішує, чи вимагати розміщення контрзастави, і якщо так, то в якому розмірі.

Арешт може бути визнаний незаконним лише у тому випадку, якщо він був вчинений недобросовісно, зі злим умислом або з грубою недбалістю. Збитки, які виникли внаслідок незаконного арешту судна включають гонорари адвокатів, витрати на процес та будь-які збитки, включаючи втрачену вигоду.

Отже, норми інституту морської застави у США мають відмінності від норм інституту морської іпотеки, що застосовується в країнах системи континентального права, зокрема і в Україні.

Список використаних джерел:

1. Clark A., C. Jones E. Maritime Law Primer: Maritime Liens and Arrests under U.S. Law. *MAINBRACE: December 2021*. URL: <https://www.blankrome.com/publications/maritime-law-primer-maritime-liens-and-arrests-under-us-law>

2. U.S. Code – Commercial instruments and maritime LIENS. Title 46 – SHIPPING, Subtitle III – Maritime Liability. Chapter 313. URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/subtitle-III/chapt>

3. Akolokwu G.O. & Nwauzi L.O. Proprietary Maritime Claims in Mortgage of Ships: An Exposition. 2020. URL: https://www.researchgate.net/profile/Grace-Akolokwu/publication/333339511_Proprietary_Maritime_Claims_in_Mortgage_of_Ships_An_Exposition/links/5ce7ab1e92851c4eabba37cd/Proprietary-Maritime-Claims-in-Mortgage-of-Ships-An-Exposition.pdf

4. Federal Rules of Civil Procedure’s Supplemental Admiralty Rules. Title XIII – Supplemental Rules for Admiralty or Maritime Claims and Asset Forfeiture Actions (Rules A-G). URL: <https://www.federalrulesofcivilprocedure.org/frcp/title-xiii/>

Diana Mykhailova

Student of the Master of Laws program, 2023-2024

Educational degree: LL.M in International Maritime Law

IMO International Maritime Law Institute

EXTRA WAR RISK INSURANCE (EWRI) AS A GUARANTEE OF VESSEL’S PROTECTION IN HIGH-RISK AREAS

In the modern era, war continues to be a significant worldwide issue that affects various aspects of society, including global shipping. The impact of war and armed conflict on global shipping can be profound, disrupting trade routes, causing economic instability, and posing risks to maritime security. As conflicts arise and have a long-lasting effect in different parts of the world, the consequences are felt across the interconnected network of international trade and shipping [1].

Nevertheless, attacks in the Southern Red Sea and Bab el Mandeb as a result of the Yemen conflict, as well as events in the Persian Gulf in 2019 and in Ukraine since 2022, demonstrate the gravity and seriousness of the danger and underscore the imperative for companies and vessels to consider the ramifications of conflict on their safety and security. In such circumstances Flag States should provide advice on risks to their ships concerning areas of conflict or threats that may be a consequence of conflicts in which they are involved [2].

Warlike and High-Risk areas are parts of the world and refer to the locations where there is an increased likelihood of encountering dangerous conditions or threats that pose risks to maritime activities. These risks can include but are not limited to a war, military tension, hostilities, piracy, armed robbery, adverse weather conditions, navigational hazards, and geopolitical instability. Vessels operating in

high-risk areas may face a higher probability of accidents, attacks, or other incidents that could cause immediate danger to visiting vessels, crew members, passengers, and cargo [3].

The insurance industry lists areas of perceived enhanced risk where additional premiums may apply. Areas of War Risk are designated by the Lloyd's Market Association Joint War Risk Committee. The Joint War Committee (JWC) comprises underwriting representatives from both Lloyds and the International Underwriting Association representing the interests of those who write marine hull war business in the London market. With that, the JWC retains independent security advisers, whose objective input informs and underpins the Listed Areas [4].

The Committee updates and disseminates the Listed Areas from time to time, including certain countries by particular continent and describing the exact boundaries of the specified waters. According to specific remark by JWC - named countries in the list shall include their coastal waters up to 12 nautical miles offshore, unless specifically varied and named ports shall include all facilities/terminals within areas controlled by the relevant port authorities (or as may be more precisely defined by Insurers) including offshore terminals/facilities, and all waters within 12 nautical miles of such but not exceeding 12 nautical miles offshore unless specifically stated. The last and updated Joint War Committee Circular named JWLA-032, by the date of submission of this paper, was issued on 18th December 2023.

The situation in Ukraine remains unstable, warranting caution. By the date the JWC Listed Areas in this region include Sea of Azov and Black Sea waters enclosed by the specific boundaries and all inland waters of Ukraine, including inland waters within Crimea and other Ukrainian territories under Russian control. Besides that, the circular also defines inland waters of Russia within River Don and River Donets and all inland waters of Belarus as high-risk areas at sea. The designation of Listed Areas will be adjusted as necessary based on evolving circumstances [5].

In previous times, there has been a tendency in the London market to refer to visits of the insured ship to areas which have been declared dangerous and thus require the payment of an additional premium or premiums, as “breaches of warranty” and to the premiums so payable as “breach of warranty premiums”. Same approach was saved till nowadays, therefore traveling through high-risk areas where there is a greater likelihood of encountering hostile activities, ships would need to notify their insurers and additional insurance premiums may apply [6].

Out of these considerations the concept of two premiums has been born. The first premium covers the entire insurance period, providing war risk insurance coverage for the insured ship worldwide. Normally, War & Strike risks are excluded from the vessels' H&M insurance policies and are covered under a separate policy

issued in accordance with the "Institute War & Strike Clauses (Clause 281)" terms and conditions.

The second premium, often referred to as the "EWRI" (Extra War Risk Insurance) or "AWRP" (Additional War Risk Premium) is an additional premium, that shipowners may be required to obtain in addition to their standard marine insurance policies. This additional coverage protects against losses or damages resulting from war-related risks, such as acts of terrorism, civil unrest, or military conflicts. Shipowners may be compelled to purchase extra war risk insurance due to the heightened risks associated with navigating through certain regions or during times of increased geopolitical instability. It is not surprising that such areas can be agreed upon between the parties when the insurance contract is initiated or renewed, although the specific amount of the additional premium for such visits may not be determined at that time [6].

It is crucial to note, that the underwriters have right to designate a new area at any time during the insurance period, not previously agreed upon, and require additional premiums to be paid for visits to that area with seven days' notice. Additionally, the underwriter may impose special terms and conditions on the insurance while the insured ship is within the designated area [6].

There is generally no ordinary P&I cover for an owner in respect of any liabilities, costs or expenses caused by war, any hostile act by or against a belligerent power, or any act of terrorism. Cover for those types of liabilities is customarily purchased by the owner through their H&M insurer or specialist war risk insurer, though the International Group Clubs provide an excess war cover with a limit of US\$500 million above an owner's war cover [7].

With that, claims arising from acts of piracy are not excluded from P&I Club cover while the hull market typically includes piracy as part of its war risks coverage. In a case, when a ship is seized by pirates, War Risks insurers will aim to minimize the expense of any ransom payment, typically considered a sue and labor cost within a Hull War risk insurance policy. Meanwhile, the P&I Club, which also has an interest because piracy normally isn't excluded from Club cover, will be concerned about crew claims and the potential for damage or delay claims on the ship's cargo, especially if it's perishable. While ransom payments might decrease through negotiation over time, the exposure to crew and cargo interests may rise during the same period [8].

In the light of above, obtaining extra war risk insurance, that provides financial protection to the policyholder against losses from events such as invasions, insurrections, riots, strikes, revolutions, military coups, and terrorism, is an important consideration for shipowners ensuring the safety of crew, vessel and cargo and

mitigate potential financial losses in situations where standard marine insurance coverage may not provide adequate protection against war-related risks.

References:

1. Smith J. R. Influence of the Great War Upon Shipping. Creative Media Partners, LLC, 2023. 368 p.
2. Maritime Security: A Comprehensive Guide for Shipowners, Seafarers and Administrations. International Chamber of Shipping, 1st Edition, 2021.
3. Ballard R.D. Maritime archaeology. 2001. Pp. 1675–1681 in Encyclopedia of Ocean Sciences, Vol. 3, J.H. Steele, K. Turekian, and S.A. Thorpe, eds, Academic Press.
4. Joint War Committee. URL: <https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar>
5. Joint War Committee Circular. JWLA-032 dd. 18th December 2023.
6. Davey M., Davey J., Caplin O. Miller's Marine War Risks. Informa Law from Routledge. 4th Edition, 2020.
7. Madhu S., Cox N. War Risks - Waypoints Issue 03. URL: <https://www.westpandi.com/news-and-resources/news/november-2022/war-risks-waypoints-issue-03/>
8. War Risks Cover. The London P&I Club. URL: <https://www.londonpandi.com/documents/war-risk-cover-e-online/>

Пазинюк М.В.

*здобувач вищої освіти I року навчання
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА
Науковий керівник: Шемякін О.М., д.ю.н., професор,
перший проректор НУОМА*

ПІДВОДНА КУЛЬТУРНА СПАДЩИНА УКРАЇНИ: НОРМАТИВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ

Підводна культурна спадщина (далі – ПКС) є цінною частиною культурної спадщини людства, свідком нашої спільної пам'яті протягом кількох тисячоліть. Океани, моря, озера та річки ховають від очей і захищають під поверхнею дорогоцінну спадщину, здебільшого невідому та недооцінену. Однак, в умовах сучасності ці дорогоцінні та незамінні підводні артефакти стикаються з різними загрозами, такими як незаконне розкрадання та комерційна експлуатація, промислове тралення, розвиток прибережних зон, а також піддаються впливу глобального потепління, кислотності вод та забруднення.

Усвідомлення міжнародною спільнотою значущості ПКС зумовило розробку нормативного документу для сфери регулювання та охорони об'єктів ПКС на міжнародному рівні – Конвенцію про охорону підводної культурної спадщини 2001 р. (далі – Конвенція 2001 р.). Термін «підводна культурна спадщина» було введено в міжнародне право саме Конвенцією 2001р. та відповідно до ст. 1 цієї конвенції: «Підводна культурна спадщина означає всі сліди людського існування, які мають культурний, історичний або археологічний характер і частково або цілком, періодично або постійно знаходяться під водою протягом не менше 100 років» [3].

Об'єкти ПКС є важливим історичним свідомством подій минулого і на теренах України. Наприклад, у 2012 р. в акваторії річки Дніпро, було знайдено затонулий понтон, часів Другої світової війни – свідок форсування Дніпра біля села Розумівка Запорізької області – південніше острова Хортиця, який затонув у 1943 р. [6]. І хоча необхідний 100-річний термін ще не сплив, через 20 років Україна зможе віднести це судно до своєї підводної культурної спадщини.

Проте не тільки за рахунок війн поповнюється підводна культурна спадщина України, наприклад, в 1885 р. рибалками був виявлений кам'яний вівтар циліндричної форми з грецьким написом, присвяченим Ахіллу, що датується IV – початком III ст. до н. е. Вівтар було знайдено під водою у північно-західній частині Кінбурнської коси за 20 м від берега і зараз він зберігається в Херсонському краєзнавчому музеї [4].

Україна вражає своїм різноманіттям об'єктів ПКС, саме тому аспекти правового регулювання та захисту на державному рівні мають відповідати вимогам сучасності та міжнародним стандартам.

Найважливішим нормативно-правовим актом щодо регулювання та захисту ПКС на національному рівні є прийнятий 8 червня 2000 р. Закон України «Про охорону культурної спадщини» (далі – Закон). Окремого нормативного акту щодо регулювання саме об'єктів ПКС на національному рівні поки що не існує, але Закон дозволяє виокремити деякі напрями у сфері захисту об'єктів культурної спадщини загалом, і об'єктів ПКС зокрема.

Закон не дає точного визначення терміну «підводна культурна спадщина», однак зазначає: «культурна спадщина – сукупність успадкованих людством від попередніх поколінь об'єктів культурної спадщини; об'єкт культурної спадщини – визначне місце, споруда (витвір), комплекс (ансамбль), їхні частини, пов'язані з ними рухомі предмети, а також території чи водні об'єкти (об'єкти підводної культурної та археологічної спадщини), інші природні, природно-антропогенні або створені людиною об'єкти незалежно від стану збереженості, що донесли до нашого часу цінність з археологічного, естетичного, етнологічного, історичного, архітектурного, мистецького,

наукового чи художнього погляду і зберегли свою автентичність» [2]. Як бачимо, важливою складовою культурної спадщини є підводна культурна спадщина.

Отже, водні об'єкти (об'єкти підводної культурної та археологічної спадщини) відносяться до загальної категорії культурної спадщини. Тому зі змісту статті 1 можна вивести таке визначення: підводна культурна спадщина – це сукупність успадкованих людством від попередніх поколінь водних об'єктів підводної та археологічної культурної спадщини, що донесли до нашого часу цінність з археологічного, естетичного, етнологічного, історичного, архітектурного, мистецького, наукового чи художнього погляду і зберегли свою автентичність.

Здебільшого термін «підводна культурна спадщина» вживається у Законі поряд із терміном «морський меморіал», наприклад: «На об'єктах підводної культурної спадщини зі статусом морського меморіалу забороняється ведення будь-яких форм діяльності, зокрема підводної екскурсійної, крім потреб наукових досліджень або інвентаризації». Згідно з ст. 1 Закону: «морський меморіал – об'єкт підводної культурної спадщини, місце масової загибелі людей, якому надається спеціальний статус, що передбачає його виключну недоторканність, крім потреб наукових досліджень або інвентаризації» [2].

Закон також регулює державне управління у сфері охорони культурної спадщини, що покладається на Кабінет Міністрів України, спеціально уповноважені органи охорони культурної спадщини. До спеціально уповноважених органів охорони культурної спадщини Закон відносить центральні органи виконавчої влади, що забезпечують формування та реалізують державну політику у сфері охорони культурної спадщини – Міністерство культури та інформаційної політики України, орган виконавчої влади Автономної Республіки Крим; обласні, районні, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації; виконавчий орган сільської, селищної, міської ради.

До повноважень Кабінету Міністрів України у сфері охорони культурної спадщини Закон відносить визначення Переліку об'єктів підводної культурної спадщини зі статусом морського меморіалу. Також, до охорони культурної спадщини можуть долучатися науково-методичні ради з провідних учених і висококваліфікованих фахівців-практиків, досвідчені фахівці у сфері охорони культурної спадщини, а також громадяни на правах громадських інспекторів для спостереження за станом зберігання та використання пам'яток, підприємства усіх форм власності, заклади науки, освіти та культури та громадські організації.

Процедура реєстрації відбувається відповідно до статті 14 Закону: «Об'єкт культурної спадщини до вирішення питання про його реєстрацію як пам'ятки вноситься до Переліку об'єктів культурної спадщини і набуває правового статусу щойно виявленого об'єкта культурної спадщини, про що відповідний орган охорони культурної спадщини в письмовій формі повідомляє власника цього об'єкта або уповноважений ним орган (особу). Переліки об'єктів культурної спадщини затверджуються рішеннями відповідних органів охорони культурної спадщини» [2].

Загалом, Закон містить лише декілька згадок безпосередньо щодо ПКС: власність морського меморіалу визначається межами національної юрисдикції (у виключній (морській) економічній зоні, територіальному морі та внутрішніх водах України); на об'єктах підводної культурної спадщини зі статусом морського меморіалу забороняється ведення будь-яких форм діяльності, зокрема підводної екскурсійної, крім потреб наукових досліджень або інвентаризації; межі розташування об'єктів підводної культурної спадщини зі статусом морського меморіалу визначаються відповідною науково-проектною документацією; дозволи на проведення земляних (підводних) робіт на території місць бойових дій, місць загибелі бойових кораблів, морських та річкових суден, місць поховань померлих та померлих (загиблих) військовослужбовців (у тому числі іноземців), які загинули у війнах, внаслідок депортації та політичних репресій на території України, надаються згідно з програмами, погодженими з відповідним органом охорони культурної спадщини.

Закон відсилає до кримінального законодавства, що визначає відповідальність у вигляді штрафу, позбавлення права обіймати певні посади та займатися певною діяльністю, обмеження волі та позбавлення волі за незаконне проведення археологічних розвідок, розкопок, інших земляних чи підводних робіт на об'єкті археологічної спадщини, а також за умисне незаконне знищення, руйнування або пошкодження об'єктів культурної спадщини чи їх частин [1].

Україна, як держава з багатим історичним минулим, має багатоманітну підводну культурну спадщину, але в умовах сьогодення доступ та її охорона є важким питанням, адже через агресію Російської Федерації до деяких територій зараз немає доступу. Наприклад, після анексії Криму в 2014 р. Російська Федерація незаконно привласнила бюджетну дослідницьку установу «Чорноморський центр підводних досліджень» та перетворила її на основну базу для проведення несанкціонованих підводних археологічних досліджень. Центр був створений у 2012 р. Радою Міністрів Автономної Республіки Крим. Без погодження з Україною, протягом 2014 – 2022 рр. Міністерство культури Російської Федерації видавало дозволи для проведення незаконних

археологічних робіт в акваторії Чорного моря співробітникам вищевказаного Центру. З незаконно досліджених під час розкопок кораблів вилучили значну кількість предметів. Їх внесли до каталогу Музейних предметів РФ, самі кораблі поставили на облік і внесли до переліку Об'єктів культурної спадщини РФ [5].

Таким чином російська окупаційна влада вчергове привласнила культурну спадщину України всупереч міжнародному праву. У результаті незаконної діяльності були виявлені нові об'єкти підводної археології – їхній статус у рамках національного законодавства України не визначений. Жодних звернень до профільних інституцій України від держави – окупанта про проведення розкопок і переміщення предметів з них не надходило.

Висновки. Україна вражає своїм різноманіттям об'єктів ПКС, саме тому аспекти правового регулювання та захисту на державному рівні мають відповідати вимогам сучасності та міжнародним стандартам. Найважливішим нормативно-правовим актом щодо регулювання та захисту ПКС на національному рівні є Закон України «Про охорону культурної спадщини». Окремого нормативного акту чи документу щодо регулювання саме об'єктів ПКС на національному рівні поки що не існує, а сам Закон навіть не містить нормативного визначення ПКС, однак він дозволяє виокремити деякі напрями у сфері захисту об'єктів культурної спадщини загалом, і об'єктів ПКС зокрема. Загалом, Закон регулює державне управління у сфері охорони культурної спадщини, визначає спеціально уповноважені органи охорони культурної спадщини, порядок внесення об'єкту до Державного реєстру нерухомих пам'яток України. Однак, на жаль, в умовах сьогодення питанню ПКС приділяється недостатньо уваги. На нашу думку, необхідні кардинальні зміни у законодавстві щодо регулювання та захисту ПКС, особливо в умовах російської агресії. Наприклад, виокремлення об'єктів ПКС в окремий реєстр з метою полегшення обліку та запровадження особливого режиму захисту в умовах воєнного стану.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 року. № 2341-III. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 25-26. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення 22.04.2024 р.).
2. Про охорону культурної спадщини: Закон України від 8 червня 2000 року № 39. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1805-14#n13> (дата звернення 22.04.2024 р.).

3. Конвенція про охорону підводної культурної спадщини від 2 листопада 2001 року. URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_c52#o22 (дата звернення 22.04.2024 р.).

4. Міністерство культури та інформаційної політики України. URL:<https://mcp.gov.ua/kulturna-spadshchyna/novyny/>.

5. Підводна археологія. Інформація щодо незаконних археологічних розкопок в акваторії Чорного і Азовського морів 2014–2022. URL:<http://strategic.crimea.ua/ua/underwater-archaeology.html>.

6. Роман Додонов, Дмитро Кобалія. Затонулий понтон – свідок форсування Дніпра біля с. Розумівка у 1943 р. Київські історичні студії: науковий журнал. 2019 р. № 2 (9). С. 112-119.

Півторак Г.Ф.

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

РЕАЛІЗАЦІЯ КОНВЕНЦІЇ ПРО ЗАХИСТ ЧОРНОГО МОРЯ ВІД ЗАБРУДНЕННЯ

Бухарестська Конвенція є ключовим угодою регіонального співробітництва. Це єдиний регіональний правовий інструмент для захисту Чорного моря і природного середовища. Об'єктивно необхідність внесення поправок до Конвенції і приведення її у відповідність з міжнародними стандартами загально визнана. Це дуже важливо для Євросоюзу, особливо після вступу в нього Румунії та Болгарії.

Договір визначає зобов'язання цих держав в частині зменшення і контролю забруднення Чорного моря, а також проведення їх моніторингу та оцінки для захисту морського навколишнього середовища. Конкретні заходи містяться в трьох протоколах, які є невід'ємною частиною Конвенції: Протокол про захист морського середовища Чорного моря від забруднення з берегових джерел; Протокол про співробітництво в боротьбі з забрудненням морського середовища Чорного моря нафтою та іншими шкідливими речовинами в аварійних ситуаціях; Протокол про захист морського середовища Чорного моря від забруднення внаслідок скидів [5].

У 2002 році учасники Конвенції підписали Протокол про збереження біорізноманіття та ландшафтів Чорного моря, що включає «Список видів, важливих для Чорного моря». Учасники Конвенції домовилися вживати всіх необхідних заходів для запобігання забрудненню морського середовища Чорного моря і боротьби з ним[4].

Правова основа для узгодженої діяльності держав з охорони морського середовища закладена у ст. 197 Конвенції ООН з морського права 1982 року. Стаття передбачає необхідність співробітництва держав на всесвітній основі і, коли це доречно, на регіональній основі чи безпосередньо через компетентні міжнародні організації у формулюванні й розробці міжнародних норм, стандартів та практики і процедур, що рекомендуються, які відповідають Конвенції, для захисту і збереження морського середовища з урахуванням характерних регіональних рис [1].

У Комюніке Європейської Комісії про Чорноморську синергію (квітень 2007 року) міститься кілька пропозицій щодо поліпшення регіонального співробітництва. Євросоюз, який фінансував проект «Співпраця в галузі охорони Чорного моря», підтримав його прагнення досягти поставленої мети і позитивно сприймає успішні зусилля проекту з охорони навколишнього середовища в Чорноморському регіоні. Проект також підготував рекомендації про поправки до Бухарестської Конвенції, які були включені до порядку денного регіональної зустрічі міністрів Сторін Конвенції в Болгарії в квітні 2009 року [3].

Згідно інформації Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України про виконання міжнародних договорів та щодо нератифікованих міжнародних договорів України за II півріччя 2020 року У 2020 році через пандемію COVID-19 не були проведені як чергове 38-ме засідання Комісії із захисту Чорного моря від забруднення Конвенції про захист Чорного моря від забруднення так і церемонія передачі головування в Комісії із захисту Чорного моря від забруднення. Проведення запланованих на 2020 рік заходів перенесено на квітень 2021 року. Нажаль, вказані заходи не відбулися.

Важливим кроком реалізації положень Бухарестської конвенції вважаємо прийняття Морської природоохоронної стратегії України на період до 2036 року. Вона визначає головні засади розвитку морської природоохоронної політики України та розроблена на виконання вимог Угоди про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [2]. Зростання загроз від антропогенного навантаження на Азовське і Чорне моря обумовлює незадовільний їх екологічний стан і значно посилюється негативним впливом зміни клімату. Найбільш критичними показниками стану морського середовища та небезпечних факторів негативного впливу є: евтрофікація та її наслідки (зокрема масове «цвітіння» водоростей), значне забруднення морських екосистем токсичними та канцерогенними речовинами, мікробіологічне забруднення, зменшення біологічного різноманіття, скорочення обсягу морських природних ресурсів, включаючи запаси рибних та

інших водних біоресурсів, зниження якості та доступності рекреаційних ресурсів, виникнення загроз здоров'ю населення. До основних джерел забруднення, засмічення моря відносяться річковий стік, скидання зворотних та стічних вод з точкових берегових джерел, дифузне забруднення, а також забруднення, що надходить з морських транспортних засобів.

Спільні Чорноморські дослідження, проведені у 2016 – 2019 рр. в рамках EMBLAS II та EMBLAS Plus – проєктів міжнародної технічної допомоги ЄС та ПРООН, дозволили дослідити концентрації 2100 хімічних речовин, у склад яких увійшли пріоритетні забруднюючі речовини, що визначені Водною рамковою директивою. Вказані дослідження показали, що основними забруднювачами морського середовища є нафтопродукти, хлорорганічні вуглеводні. Відзначено високий та подекуди дуже високий вміст у воді пестицидів, перфторованої речовини, діоксинів, важких металів, усі зазначені сполуки накопичуються у харчових ланцюгах, останньою ланкою яких є людина. Зафіксовані періодичні зростання активності цезію-137 у поверхневих водах східної і центральної частин Чорного моря.

Вказані вище екологічні та соціально-економічні втрати України потребують системного вирішення та мінімізації. Країни Європейського співтовариства відпрацювали чіткий механізм взаємодії з вирішення проблем збереження морського середовища, який наразі реалізовано в Рамковій Директиві про морську стратегію. Саме цим шляхом має рухатись і Україна у процесі формування цілей морської природоохоронної політики та підготовки плану заходів з їх досягнення. Досягнення «доброго» екологічного стану (далі – ДЕС) є запорукою як відновлення рекреаційної здатності Чорного і Азовського морів, так і відновлення кількісних і якісних характеристик морських природних ресурсів та екосистем, сприятиме зменшенню ризиків та загроз для здоров'я населення країни.

Список використаних джерел:

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10 грудня 1982 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057 (дата звернення: 14.04.2024).

2. Інформація Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України про виконання міжнародних договорів та щодо нератифікованих міжнародних договорів України за II півріччя 2020 року. URL: <https://data.gov.ua/dataset/3c964881-8057-42a3-a7cd-3bbb5aec8e78/resource/5cbc5ee3-d78c-42cc-81ca-ea49a1e26607/revision/252926/download> (дата звернення: 12.04.2024).

3. Кліментьєв І. М., Прилипко Ю. В., Бабич І. В., Співакова Г. І. Стан рекреаційної зони м. Одеси: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Екологічні проблеми Чорного моря». Одеса: 2007. 136-140 с. С.136-140.

4. Буркинський Б. В., Степанов В. Н., Громова Е.Н.. Управление морским природопользованием в Украине. Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2001. С. 278.

5. Protocol concerning Cooperation and Preventing Pollution from Ships and, in Cases of Emergency, Combating Pollution of the Mediterranean Sea. Malta, 2003 / Introduction by Rear Admiral R. Patrino, Director REMPEC. – P. 4.

Святюк С.П.

*аспірант відділу міжнародного права та права Європейського Союзу
Інституту держави і права імені В.М. Корецького НАН України
Науковий керівник: Переверзева О.С., к.ю.н., старший дослідник,
с.н.с. відділу міжнародного права та права Європейського Союзу
Інституту держави і права імені В.М. Корецького НАН України*

ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА КОНТРОЛЮ СУДНА В МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

Контроль в міжнародному морському праві забезпечує ефективність застосування міжнародно-правових норм та дотримання державами ефективності міжнародно-правових зобов'язань щодо інспектування суден від можливих правопорушень.

Вагому роль в забезпеченні безпеки торговельних суден та встановлення міжнародного стандарту для безпечного управління та експлуатації суден, а також запобігання забрудненню з суден відіграють міжнародно-правові акти: Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (SOLAS) 1974 року, Міжнародна конвенція про контроль над шкідливими протиобростаючими системами на суднах 2001 року та ін.

Комплексний аналіз контролю судна, зачіпає правозастосовні процеси в сфері безпеки мореплавства, раціонального використання морських біологічних ресурсів, збереження морського середовища, проведення морських наукових досліджень.

Аналіз досліджень у сфері забезпечення безпеки мореплавства свідчить про їх фрагментарний характер, зупинення уваги дослідників на окремих аспектах розглядуваної сфери. Так, зокрема В.О. Сергійчик у дисертаційному дослідженні «Адміністративно-правові засади виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден» [1] зупинилася на технічній складовій безпеки мореплавства. О.С. Переверзева у статті «Брюссельська конвенція про цивільну відповідальність за збиток від забруднення нафтою 1969» зосередилася на механізмі та окремих аспектах відповідальності за забруднення моря нафтою [2]. В свою чергу, Т.В. Аверочкіна у своєму дисертаційному дослідженні «Шляхи імплементації міжнародно-правових стандартів професійної підготовки плавскладу в українському законодавстві» розглядала роль «людського чинника» у її забезпеченні [3], а Д.А. Іванов досліджував інформаційно-правові основи забезпечення безпеки мореплавства [4], тощо. Проте, не зважаючи на значну кількість досліджень у даній галузі, питання щодо правового регулювання контролю в міжнародному морському праві досі залишається відкритим, що підкреслює актуальність дослідження.

В міжнародному морському праві, перш за все варто зазначити, що в умовах сьогодення, роль і значення Міжнародної морської організації (далі - ІМО) для ефективності роботи морської галузі переоцінити неможливо.

04 листопада 1993 року на 18 сесії Асамблеї ІМО прийнята Резолюція А.741(18) про затвердження Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення.

Правовою базою для забезпечення контролю у сфері безпеки мореплавства, раціонального використання морських біологічних ресурсів, збереження морського середовища, проведення морських наукових досліджень є міжнародні конвенції прийняті під егідою ІМО.

Окремо варто зазначити, що з 1 січня 2016 року у державах-членах ІМО запроваджується обов'язковий аудит, схема якого дозволить оцінити, наскільки ефективно держава-член виконує вимоги відповідних конвенцій. Однак, навіть при виявленні неналежного виконання державою міжнародно-правових зобов'язань, ІМО не може примусити державу до поліпшення чи підвищення рівня виконання цих вимог.

Таким чином, це може означати, що судно, яке відповідає вимогам держави прапора при заході у територіальне море іншої держави-члена ІМО може порушити вимоги правопорядку прибережної держави (держави порту). Як наслідок можуть виникнути різні непорозуміння, невизначеність прав та обов'язків.

13 лютого 2004 року у м. Лондон була схвалена Міжнародна конвенція про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними. Положеннями Конвенції передбачено, що усі судна зобов'язані мати План контролю та управління баластними водами, вести облік контролю баластних вод та дотримуватись інших стандартів управління баластними водами. Види систем контролю та управління баластними водами, що підлягають сертифікації ІМО, обмежуються лише системами, які містять активні субстанції. Для інших видів таких систем достатньо мати лише сертифікат про схвалення, який випускається державою прапора судна, точніше, уповноваженою нею організацією.

Наприклад у США запроваджено власні правила контролю баластних вод. Усі системи контролю та управління баластними водами мають відповідати вимогам, які висуваються Службою берегової охорони США, якщо судно знаходиться у водах США.

Вагоме значення щодо контролю судна в міжнародному морському праві відіграє прийняття Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за забруднення бункерною нафтою 2001, якою фактично передбачено відповідальність за істотне забруднення довкілля власника суховантажного судна та субсидіарну відповідальність держави, під юрисдикцією чи контролем якої судно перебувало [2].

Прийняття Конвенції важко переоцінити для вдосконалення механізму контролю судна в міжнародному морському праві, адже нею передбачено відповідальність не лише нафтових танкерів (тобто спеціалізованих суден) але й інших суден, які можуть перевозити небезпечні для навколишнього середовища рідини.

17.07.2003 р. в Україні наказом Міністерства транспорту України затверджено Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства [5], якими розроблені та затверджені для встановлення порядку державного контролю в портах за дотриманням на суднах вимог міжнародних конвенцій, КТМ України, законодавчих актів України з безпеки мореплавства та запобігання забрудненню довкілля. У діючій редакції встановлено, що Правила поширюються на морські судна та річкові судна, які мають право прямувати морськими шляхами, незалежно від прапора і форми власності, що перебувають у портах і на внутрішніх водних шляхах України, Державну службу України з безпеки на транспорті, Державне агентство рибного господарства України, капітанів морських портів та служби капітанів морських портів. Ці Правила не поширюються на: маломірні (малі) судна; річкові судна, які не перебувають на внутрішніх морських шляхах; військові кораблі та судна;

кораблі та судна Державної прикордонної служби України; риболовні судна, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства.

Важливим завданням для ІМО є подальше поширення і посилення контролю за суднами з боку Держави прапора, Держави порту і прибереженої Держави.

Список використаних джерел:

1. Сергійчик В.О. Адміністративно-правові засади виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден: 12.00.07: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2010. 215 с.

2. Переверзева О.С. Брюссельська конвенція про цивільну відповідальність за збиток від забруднення нафтою 1969. Енциклопедія міжнародного права. 2014. Том №1. С.318.

3. Аверочкіна Т.В. Шляхи імплементації міжнародно-правових стандартів професійної підготовки плавскладу в українському законодавстві: 12.00.03: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2006. 172 с.

4. Іванов Д.А. Інформаційно-правові основи забезпечення безпеки мореплавства: 12.00.07: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2008. 205 с.

5. Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545 // Офіційний вісник України. 2004. № 13. Ст. 915.

Савінова Н.А.

*д.ю.н., с.н.с., Директор навчально-наукового інституту
морського права та менеджменту
Національного університету «Одеська морська академія»*

**ТРАНСФОРМАЦІЯ РОЗУМІННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ В
УМОВАХ ГІБРИДНОЇ АГРЕСІЇ**

На підставі визначень одного з провідних стратегічних документів правової політики України, як морської держави, є Морська доктрина України на період до 2035 р., затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. [1] (далі – Морська доктрина), ствердження України як морської держави є одним зі стрижневих політичних рішень держави і визначає основні стратегічні кроки в сфері національних інтересів на морі до 2035 р.

Безсумнівно, вказаний акт належить до стратегічних актів правової політики. Це прямо вбачається з основних визначень правової політики – міжгалузевої правової категорії, «яка визначає базовані на загальних та

специфічних закономірностях розвитку національної правової системи принципи, стратегічні напрямки та шляхи створення і реалізації правових норм, спрямована на зміцнення режиму законності та безпеки, формування у громадян розвиненої правової культури, здатності використовувати правові засоби для задоволення своїх інтересів, захисту прав та свобод, і одночасно є статичним елементом правової системи» [2, с. 13].

Відповідає Морська доктрина ознакам акту правової політики держави відносно її призначення: вона «знаходиться на рівні *de lege ferenda*. Проблемними залишаються саме поняття правової політики, її зміст, місце у системі інших видів політики тощо» [3, с. 15].

Дійсно, правова політика, і Морська доктрина як її елемент, є носіями змісту *de lege ferenda*¹, формуючи основні напрями динаміки права, а вже в розрізі такої динаміки впливає на динаміку законодавства у розумінні обсягу останнього згідно з офіційним тлумаченням. [4]*

В преамбулі Морської доктрини проголошено: «Перемога в Україні демократичних сил і розгортання активного політичного та економічного співробітництва з Європейським Союзом, відновлення діалогу про приєднання до НАТО в умовах тимчасової окупації Російською Федерацією території України, агресії Російської Федерації проти України та її спроб перерозподілу сфер контролю над акваторією Азовського і Чорного морів, *необхідність прискорення процесу виходу держави з довготривалої системної кризи потребують оновлення напрямів розвитку України як морської держави. ...На сучасному етапі становлення України особливого значення набуває фактор утвердження її як морської держави, виходячи з її просторових і геофізичних особливостей, місця та ролі у глобальній та регіональній системі міжнародних відносин*» (курсив мій, – Н. С.).

Виходячи з такої констатації Морської доктрини, *напрями утвердження України як морської держави та її розвитку, як дієвого актора міжнародних регіональних та глобальних відносин проголошені пріоритетними напрямами розвитку морської політики держави до 2035 р.*

Державна морська політика України Морською доктриною визначається як система цілей, заходів, засобів та узгоджених дій центральних і місцевих органів виконавчої влади, спрямованих на реалізацію національних інтересів на морі (курсив мій, – Н. С.).

Національні інтереси на морі окреслюються Морською доктриною як сукупність матеріальних та інтелектуальних потреб українського народу і

¹ Лат. сентенція *de lege ferenda* контекстно означає: «з погляду права / закону, в якому є потреба».

* Сама Морська доктрина [1], затверджена Постановою КМУ, може бути віднесена до «актів законодавства» лише при застосуванні вказаного офіційного тлумачення.

держави у сфері морської діяльності, що реалізуються на основі морського потенціалу.

І саме через унеможливлення або ускладнення реалізацію **національних інтересів на морі та сталий розвиток України як морської держави** певними діями, подіями і явищами, КМУ України характеризує такі вади як загрози національній безпеці в сфері морської діяльності на рівні Морської доктрини так: «Загрозами національній безпеці України у сфері морської діяльності визначаються фактори, що безпосередньо чи у перспективі унеможливають або ускладнюють реалізацію національних інтересів на морі, сталий розвиток України як морської держави» абз. 13 ч. 1 Розділу «Визначення термінів» Морської доктрини [1].

Зрозуміло, що безпечний (захищений від негативних впливів) стан задекларованого розвитку України як морської держави і убезпечення його від загроз залежить від належного стану безпеки, який на доктринальному рівні характеризується низкою доволі різних кутів бачення:

- 1) відсутність ризику, загроз і небезпек;
- 2) властивість [стійких] систем;
- 3) стан захищеності від ризиків, загроз та небезпек;
- 4) відповідність певним правилам, параметрам;
- 5) комплекс заходів, необхідних для усунення уразливості [Див. 6].

За Законом Про основи національної безпеки [5] це – захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, за якої забезпечуються сталий розвиток суспільства, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних і потенційних загроз національним інтересам у найважливіших сферах функціонування держави та суспільства.

Як вбачається, таке визначення поєднує і стан, і виявлення, і запобігання та нейтралізацію реальних та потенційних загроз визначеним сферам національних інтересів у найважливіших сферах функціонування держави та суспільства.

Важливим для формулювання остаточного визначення морської безпеки є розуміння того, чи є морська безпека, як феномен, складовою національної безпеки України. Безумовно, це – так, адже зміст Морської доктрини безпосередньо спрямований на реалізацію національних інтересів на морі – «сукупність матеріальних та інтелектуальних потреб українського народу і держави у сфері морської діяльності, що реалізуються на основі морського потенціалу» [1], та передбачає їхнє убезпечення від загроз національній безпеці у сфері морської діяльності. Згідно з тезаурусом Морської доктрини, загрози національній безпеці у сфері морської діяльності – фактори, що

безпосередньо чи у перспективі унеможливають або ускладнюють реалізацію національних інтересів на морі, сталий розвиток України як морської держави.

Виходячи з загального розуміння національної безпеки, морську [національну] безпеку слід розуміти як захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави у сфері морської діяльності, за якої забезпечуються сталий розвиток України як морської держави, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних і потенційних загроз національним інтересам на морі.

Спрощене розуміння морської безпеки, спираючись на зміст Морської доктрини, доцільно окреслити як *стан убезпечення інтересів України від загроз національній безпеці у сфері морської діяльності*.

Водночас, зі змісту Закону України Про основи національної безпеки (ст. 7), перелік загроз, котрі впливають на розвиток України як морської держави, значно ширший, ніж вказаний в Морській доктрині. Більш того, очевидно, що і спектр національних інтересів, котрі підлягають контролю з боку морської безпеки, також, значно ширший, ніж встановлює Морська доктрина.

При цьому, повні оцінка широти такого спектру загроз має проходити з урахуванням сучасних загроз в умовах гібридної агресії (*DIME-агресії*), яка містить чотири складові:

- дипломатичну (*Diplomacy, D*);
- інформаційну (*Information, I*);
- воєнну (*Military, M*);
- економічну (*Economy, E*).

Ці складові направлені на ураження національних інтересів держави, і, відповідно, впливають на різні сфери (D-I) найважливіших секторів держави. Морський же сектор України, як морської держави є ключовим економічним критерієм бачення держави на політичній карті світу як вагомого гравця економіки, так і воєнного актора.

За таких умов, оцінка морської безпеки має відбуватися за секторальною оцінкою в глобальному вимірі безпеки держави в цілому. Акцентом такої безпекової оцінки має ставати розуміння специфіки *DIME* агресії, а також реальна оцінка значущості розвитку України як морської держави.

Список використаних джерел:

1. Морська доктрина України на період до 2035 р., затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307. Офіційний вісник України від 14.12.2009 – 2009 р., № 94, с. 46, ст. 3216 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>

2. Железняк Н. А. Поняття державної правової політики та її загальна характеристика. Наукові записки КНЕУ. Т. 21. Юридичні науки. 2003. с. 8-14.

3. Шемшученко Ю. Конституція України і права людини // Право України. 2001. № 8.

4. Рішення Конституційного Суду України N 17/81-97 у справі за конституційним зверненням Київської міської ради професійних спілок щодо офіційного тлумачення частини третьої статті 21 Кодексу законів про працю України (справа про тлумачення терміну «законодавство»). Офіційний вісник України від 27.08.1998 – 1998 р., № 32, с. 59, ст. 1209, код акту 5855/1998 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v012p710-98#Text>

Закон України «Про основи національної безпеки України» від 19 червня 2003 р. № 964-IV Офіційний вісник України від 01.08.2003 – 2003 р., № 29, с. 38, ст. 1433, код акту 25801/2003. Текст документу. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/964-15#Text>

Сурілова А.О.

*асистентка кафедри морського права
Національного університету «Одеська морська академія»
аспірант 4-го року навчання (Phd)*

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОРТОВИХ ЗБОРІВ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

Діяльність українських портів постала під найбільшою загрозою за часи відновленої незалежності внаслідок повномасштабної агресії Російської Федерації. Було втрачено контроль над портами Маріуполя, Бердянська. Припинено діяльність портів Миколаєва та Херсону. Значно скоротився вантажопотік через українські порти. У 2022 році постала реальна криза експорту українського збіжжя, оскільки заготівля продукції не була розрахована на скорочення кількості доступних для експорту морських шляхів. Для подолання цієї проблеми було залучено спроможності портів наших країн-сусідів. Також було застосовано можливості "сухих портів". Тим не менше, ці підходи все одно не змогли перекрити потребу, яку задовольняли відкриті морські порти до повномасштабного вторгнення Росії в Україну. Наразі, після закінчення "зернової угоди" та внаслідок успішних дій ЗСУ зі стримування агресора в Чорному морі, Україні вдалося налагодити власний контроль над вантажними перевезеннями. Однак, ситуація з експортом досі залишається вразливою, оскільки війна триває.

Для початку ми пропонуємо винести за дужки обов'язкову умову для відновлення морських перевезень в повному обсязі як само собою зрозумілу, тому таку, яка не підлягатиме обговоренню в форматі цього тексту. Це - гарантії безпеки для України, ефективне стримування агресора в басейні Чорного моря, що дозволить не ставити під сумнів українські морські перевезення. Саме безпекова ситуація в Україні є вирішальним фактором для відновлення морських перевезень і портів. Однак, дана дискусія виходить далеко за рамки цього тексту. Натомість, ми пропонуємо зосередитися на більш практичних кроках, які Україна може розробити вже зараз і впровадити, коли станеться нагода.

У зв'язку з цим, важливим предметом для дослідження є підходи, які дозволять Україні відновити свої експортні спроможності на морі. Однією з таких речей є портові збори. Ми пропонуємо розглянути правове регулювання справляння портових зборів в Україні та шляхи його вдосконалення, які допоможуть відновити морську галузь.

На наше переконання, під поняттям портових зборів слід розуміти законодавчо урегульовані платежі за користування портовою інфраструктурою та/або перебування судна в морському порту. Такі платежі стягуються відповідно до розмірності судна, обставин його перебування в морському порту, місцезнаходження самого порту.

Характерними рисами портових зборів є: 1) обов'язковість; 2) закріплення в законі; 3) регульованість процедури підзаконним актом; 3) умовою сплати є юридичний факт отримання певної послуги та/або перебування судна в порту; 4) цільовий характер використання отриманих/перерахованих платежів [4, с. 336].

Нормативно-правову базу справляння портових зборів в Україні становлять наступні акти: Закон України «Про морські порти» від 17 травня 2012 р. [2], Наказ Міністерства інфраструктури України «Про портові збори» від 27 травня 2013 року № 316 [3], яким затверджено Порядок справляння та розміри ставок портових зборів та Порядок обліку та використання коштів від портових зборів.

Відповідно до ч. 1 ст. 22 Закону «Про морські порти», у морському порту справляються такі збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний [2].

Відповідно до п. 1.5 Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316 [3], нарахування портових зборів здійснюється з умовного об'єму судна, який обчислюється в куб. м. і дорівнює добутку довжини, ширини і висоти борту судна, зазначених в обмірному свідоцтві або

документі, що його замінює. Пунктом 1.9 цього Порядку врегульовано питання знижок на портові збори в залежності від типу судна, яке належить до відповідної групи (від А до Е, згідно з Додатком 1 до Порядку).

Відповідно до ч. 2 ст. 22 Закону «Про морські порти», розміри ставок встановлює національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, відповідно до власної методики. З цим пов'язано одразу декілька питань. Одне носить засадничий характер, а саме: чи може держава заробляти на стратегічній інфраструктурі, якщо не допускає в цю сферу приватний бізнес? Якщо ми виходимо з того, що платежі, які перераховуються з портових зборів, йдуть на підтримку та розбудову портової інфраструктури, видається, що підхід капіталізації на цьому з боку державного сектора не був би коректним, якщо мова йде про цільове використання отриманих з портових зборів коштів, які мають іти на підтримку і розбудову портової інфраструктури. Наступним питанням є дієвість методики, яка пропонується державним регулятором для розрахування ставок портових зборів. У цьому контексті, питання стоїть навіть не в тому, чи потрібно підвищувати, чи знижувати ставки [5, с. 96]. Питання в тому, чи достатньо простою в застосуванні та прозорою є методика? Наразі ставки є диференційованими залежно від місцезнаходження морського порту, належності судна до конкретної групи (типу) суден, часу перебування в порту тощо. Для кращої оцінки, чи приносить державі користь нинішній стан регулювання портових зборів, потрібно визначитися з довгостроковою стратегією в цьому аспекті, а саме: якого результату ми плануємо досягнути? Якщо важливою умовою збільшення перевалки вантажів є сталість і передбачуваність в публічному адмініструванні морських портів, тоді потрібно здійснити переоцінку підходів до портових зборів. Звичайно, з одного боку є зручним той факт, що національна комісія має можливість постійно змінювати ставку в залежності від очікуваного результату, які преференції, в якому порту, для яких суден планується встановити – залежно від необхідного для досягнення результату. Втім, така ситуація опиняється в залежності від сторонніх факторів, наприклад, ситуації в економіці країни загалом, ситуації в регіоні, конкретно в кожному порту. Все це не робить портові збори в Україні передбачуваними для суден іноземного плавання. Тобто, в довгостроковій перспективі, гнучкість портових зборів в українських портах ставить під питання привабливість суднозаходу для суден іноземного плавання – принаймні з точки зору передбачуваності практики стягнення платежів. Для вирішення цієї проблеми потрібно визначитися зі стратегічним баченням політики публічного адміністрування морських портів в Україні, частиною чого є підхід до формування і практики справляння портових зборів в

українських портах. На нашу думку, сталість та передбачуваність справляння портових зборів має бути розглянута як частина такої політики в майбутньому.

Серед питань, з якими також потрібно буде визначитися українським законодавцям: обрання правильного підходу до реформування морського сектору та портових зборів, а саме: за рахунок яких платежів розбудовувати порти: портових зборів або прямих бюджетних надходжень; розглянути доцільність створення окремого фонду розвитку державної портової інфраструктури із прописаною стратегією та шляхами реалізації цілей у цій стратегії, якщо подібний фонд буде створено. У такому випадку доведеться відмовитися від концепції портових зборів, яка діє на сьогодні.

У випадку з подальшим реформуванням саме портових зборів потрібно також буде звернути увагу на функціональний підхід, або консолідацію та спрощення портових зборів за типом в один портовий збір, якій буде об'єднувати в собі декілька колишніх видів портових зборів залежно від умов у морському порту [1, с. 49]. Це може бути, наприклад, об'єднання корабельного, якірного, маякового, каналного під одним «дахом» корабельного збору.

Як бачимо, питання справляння портових зборів в українських портах значним чином залежить від підходу, який обирається для оптимізації. Тим не менше, в Україні досі залишаються варіанти вибору в цьому аспекті, особливо з урахуванням дієвих європейських практик. Тим не менше, їх реалізація знаходиться в абсолютній залежності від безпекової ситуації в країні, яка може бути стабілізована лише після закінчення активних бойових дій.

Список використаних джерел:

1. Логутова Т.Г., Полторацький М.М. Вдосконалення системи портових зборів на підприємствах морської галузі. «Пріоритетні напрями розвитку економіки: нові реалії та можливості в умовах євроінтеграції»: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Запоріжжя, 12 травня 2018 р.). З.: ЗДІА, 2018. С. 46-51. URL: <https://bit.ly/40Zr0E1>
2. Про морські порти України. Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#top>
3. Про портові збори. Мінінфраструктури; Наказ, Порядок від 27.05.2013 № 316. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13#top>
4. Семчик О.О. Правове регулювання квазіфіскальних платежів в Україні на прикладі портових зборів. *Право та державне управління*, 2020, № 4. С. 331-337. URL: http://www.pdu-journal.kpu.zp.ua/archive/4_2020/49.pdf
5. Ярмолевич Ю.Р. Аналіз проекту методики розрахунку ставок портових зборів, які справляються у морських портах України. *Економіка: реалії часу*.

Науковий журнал, 2021, № 4 (56). С. 91-97. URL: <https://economics.net.ua/files/archive/2021/No4/91.pdf>

Туляков В.О.

*д.ю.н., професор, член-кореспондент НАПрНУ
професор кафедри кримінального права Національного університету
«Одеська юридична академія» (Одеса, Україна);
гостьовий професор ІЕ університету (Мадрид, Іспанія)
суддя ad hoc ЄСПЛ по справам на користь України
ORCID <https://orcid.org/0000-0002-2716-7244>*

ПРАВО НА СВОБОДУ ПОВЕРНЕННЯ І ПРОКЛЯТТЯ ОКЕАНУ

Відомо, що з дисбалансами у розвитку міжнародного права змінюються і принципи, якими керується право прав людини. Нові тенденції, розвиток технологій та конфлікти міжнародних альянсів потребують вдосконалення систем захисту та посилення прагнення до справедливості. Збіг двох макротенденцій у вигляді занепаду демократичних систем та формування більш неліберального міжнародного середовища веде до зловживань владою. Перспективний погляд у майбутнє заохочує до постійних досліджень, діалогу та адаптивності, щоб відповідати мінливим вимогам глобалізованого світу. У світлі цього вкрай важливо сформуванню більш проактивну та амбітну систему захисту прав людини проти системних зловживань владою. Показова справа "Пьотржак і Бичавська-Синярска та інші проти Польщі" (Pietrzak and Buczawska-Siniarska and Others v. Poland) (заяви № 72038/17 та № 25237/18), яка стосувалася скарги громадян Польщі на польське законодавство, що дозволяє режим таємного спостереження, що охоплює як оперативний контроль, так і збереження даних телекомунікацій, поштових та цифрових комунікацій ("дані комунікацій") для можливого використання в майбутньому відповідними національними органами. Зокрема, вони стверджували, що національне законодавство не містить засобів правового захисту, які б дозволяли особам, які вважають, що вони стали об'єктом таємного спостереження, оскаржити цей факт і переглянути його законність. У рішенні палати у цій справі Європейський суд з прав людини одностайно постановив, що мали місце три порушення статті 8 (право на повагу до приватного і сімейного життя і кореспонденції) Європейської конвенції з прав людини у зв'язку зі скаргами на режим оперативно-розшукової діяльності, збереження даних про комунікації для потенційного використання відповідними національними органами, а також режим негласного спостереження відповідно до Закону про боротьбу з

тероризмом. Суд постановив, що саме по собі існування відповідного законодавства є втручанням у їхні права за статтею 8 ЄКПЛ.

Вважається, що рішення є важливим кроком вперед у захисті наших прав на недоторканність приватного життя та забезпеченні того, що правові рамки поважають і захищають індивідуальні свободи.

Розвитком позицій щодо правових рамок, обмежень та індивідуальних свобод може бути кейс Летючого Українця відповідно якому орієнтовно 100 000 українських моряків обмежені у свободі пересування [1]. Пам'ятаємо, що легенда про Летючого Голландця розповідає про корабель-привид, капітан і екіпаж якого приречені вічно плавати морями, не маючи змоги зійти на берег.

Ця міфічна історія символізує ізоляцію та неможливість повернення додому, відчуття, яке нині переживають тисячі українських моряків та їх родини через заборону переходу кордону в умовах військового стану. Повернення у країну унеможливить подальший виїзд на працю за кордон, неповернення буде пов'язане із порушенням мобілізаційних приписів.

Стаття 2 Протоколу № 12 до Європейської конвенції з прав людини (ЄКПЛ) проголошує, що "ніхто не може зазнавати дискримінації з боку будь-якого органу влади". Це положення розширює заборону дискримінації на всі права, передбачені законом, і покликане забезпечити рівність перед законом для всіх осіб.

Стаття 2 Протоколу № 4 до Європейської конвенції з прав людини (ЄКПЛ) проголошує право кожного на свободу пересування та вибір місця проживання в межах будь-якої держави. Це положення охоплює право вільно залишати будь-яку країну, включаючи свою власну. Дане право є фундаментальним для забезпечення особистої автономії, свободи та гідності кожного індивіда. Обмеження цього права можуть бути запроваджені лише відповідно до закону та повинні бути необхідними в демократичному суспільстві в інтересах національної безпеки, громадського порядку, охорони здоров'я або моралі, чи для захисту прав і свобод інших людей. Обмеження повинні відповідати принципу пропорційності, тобто бути адекватними, необхідними та мінімально можливими для досягнення поставлених цілей.

З введенням військового стану в Україні, уряд запровадив значні обмеження на свободу пересування, включаючи заборону виїзду за кордон для чоловіків призовного віку. Це було зроблено з метою забезпечення мобілізаційної готовності країни на тлі збройного конфлікту. Серед тих, хто найбільше постраждав від цього рішення, опинилися українські моряки, які традиційно працюють за кордоном на торговельних судах. Неможливість моряків повернутися додому спричинила значні соціальні та економічні проблеми для їхніх сімей. Вони не лише втратили джерело доходу, але й

відчувають постійну тривогу за долю своїх близьких, які опинилися у стані "летючих українців". Психологічний тиск, соціальна ізоляція та економічна нестабільність стали щоденними реаліями для багатьох родин.

Мін'юст України двічі протягом активної фази війни скористався правом дерогації, передбаченим ст.15 ЄКПЛ, яке дозволяє державам-учасникам тимчасово відступати від своїх зобов'язань в умовах надзвичайного стану. Проте, така дерогація повинна відповідати певним критеріям: вона повинна бути пропорційною, необхідною та відповідати основним принципам прав людини.

В даному випадку, постає питання, чи є заборона виїзду для моряків пропорційною та необхідною мірою, враховуючи їхню специфічну професійну діяльність та економічну роль. Є й питання законності проголошення дерогації саме Мінюстом, оскільки обмеження права на свободу пересування можливе тільки законом. Додам витяг із рішення Конституційного суду України від 14.11.2001 року: «Вільне пересування і вибір місця проживання є суттєвою гарантією свободи особистості, умовою її професійного і духовного розвитку. Це право, як і інші права і свободи людини, є невідчужуваним та непорушним (стаття 21 Конституції України). Водночас назване право не є абсолютним. Свобода пересування, вільний вибір місця проживання, право вільно залишати територію України можуть бути обмежені, але тільки законом (стаття 33 Конституції України)...Відповідно до пункту 1 частини першої статті 92 Конституції України права і свободи людини і громадянина, гарантії їх здійснення та основні обов'язки повинні визначатися виключно законом, а не іншими нормативними актами [2].

З другого боку неформальне делегування повноважень ВР до уряду, та судова практика, яка відстоює можливість уряду обмежувати права громадян, заважаючи на відсутність закону та враховуючи першочерговий пріоритет публічного інтересу, обумовлений безпрецедентним масштабом загрози для суверенітету та незалежності України певним чином руйнують вищеназване. Верховний Суд вочевидь прийшов до висновку, що спосіб реалізації державою у сучасних умовах прав, свобод та інтересів її громадян визначається потребою мобілізації оборонних людських та матеріальних ресурсів для забезпечення захисту державності, а тому є співмірним із застосованим обмеженням та не є свавільним [3]. Поруч з тим, вважаємо, що в умовах військового стану, дерогація права на свободу пересування може бути виправданою, якщо вона відповідає суворим критеріям законності, необхідності та пропорційності.

У випадку з українськими моряками, це означає врахування їхньої професійної специфіки, економічного внеску та впливу на їхні родини.

Важливо, щоб заходи, вжиті в умовах військового стану, не призводили до непропорційної шкоди окремим групам громадян, а дерогація прав здійснювалася в суворій відповідності до принципів прав людини та демократичних стандартів. Парламент та уряд мають обґрунтувати, що заборона виїзду за кордон є необхідним заходом для забезпечення національної безпеки та мобілізаційної готовності. Водночас, слід розглянути альтернативні заходи, які б дозволили морякам продовжувати свою професійну діяльність без загрози для національної безпеки, такі як спеціальні дозволи або виключення для цієї категорії громадян.

З правової точки зору, ситуація із забороною на виїзд українських моряків може розглядатися як потенційно дискримінаційна, якщо вона не враховує особливі обставини їхньої професії. Моряки, на відміну від багатьох інших громадян, змушені працювати за кордоном і їхня професійна діяльність безпосередньо пов'язана з перетином кордонів. З гуманітарної перспективи, дерогація права на свободу пересування, яка призводить до росту кримінальності у професійному середовищі, віктимізації родин моряків, підриває соціальну тканину суспільства та може мати довготривалі негативні наслідки. Забезпечення прав моряків та їхніх сімей вимагає збалансованого підходу, який би враховував як потреби національної безпеки, так і основні права людини.

Отже кейс «Летючого Українця» нагадує про важливість балансу між безпекою та свободою. Забезпечення мобілізаційної готовності країни є критично важливим, проте це не повинно призводити до надмірного обмеження прав окремих груп громадян. Важливо знайти рішення, яке дозволить морякам виконувати свої професійні обов'язки без шкоди для національної безпеки, а також захистити їхні родини від негативних наслідків ізоляції та економічної нестабільності.

Список використаних джерел:

1. Туляков В.О. Право на свободу повернення і прокляття океану: нотатки кримінолога. URL: <https://prezi.com/view/BlXaumIsvuqGBFw18UIV/>

2. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням 48 народних депутатів України щодо відповідності Конституції України (конституційності) положення підпункту 1 пункту 4 Положення про паспортну службу органів внутрішніх справ, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України (справа щодо прописки) від 14 листопада 2001 року. Справа N 1-31/2001. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v015p710-01#Text>

3. Касаційний адміністративний суд Верховного Суду. Справа № 380/7792/22 від 17 серпня 2023 року, адміністративне провадження № К/990/35089/22.

URL:

https://protocol.ua/ua/postanova_kas_vp_vid_17_08_2023_roku_u_spravi_380_7792_22_1/#google_vignette

РОЗДІЛ II. МЕНЕДЖМЕНТ МОРСЬКОГО СЕГМЕНТУ В УМОВАХ АДАПТИВНОЇ ЕКОНОМІКИ

Бабаченко М.В.

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

ПОТЕНЦІАЛ ЗАСТОСУВАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В МОРСЬКІЙ ЛОГІСТИЦІ

У сучасному світі технологій морська логістика відіграє важливу роль у забезпеченні пересування товарів по всьому світу. Однак, для досягнення оптимальних результатів у цій галузі необхідно використовувати передові технології. Тому актуальність дослідження використання штучного інтелекту в морській логістиці не може бути переоцінена.

Штучний інтелект може ефективно оптимізувати маршрути, управляти запасами та підвищувати точність передбачень у сфері морської логістики. Використання штучного інтелекту дозволяє підприємствам зменшити витрати та підвищити конкурентоспроможність на ринку. Такий підхід не тільки забезпечує ефективність управління, а й дозволяє підтримувати високий рівень обслуговування клієнтів у всіх аспектах морської логістики.

Найбільш важливою перевагою штучного інтелекту для морської логістики та, зокрема, навігації є його здатність швидко обробляти великі обсяги даних. Технології штучного інтелекту можуть аналізувати дані з різних джерел, таких як погода, хвилі та GPS, для прокладання курсу та виявлення перешкод, що сприяє безпечній роботі морських суден.

Використання штучного інтелекту в морській логістиці має значний потенціал. Наприклад, системи профілактичного обслуговування на базі штучного інтелекту дозволяють виявляти аномалії та прогнозувати збої в роботі обладнання, що допомагає економити кошти та зменшує ризик незапланованих простоїв через аварії.

Автономні навігаційні системи на основі ШІ (штучного інтелекту) забезпечать морським суднам точне, ефективно та безпечно позиціонування. ШІ використовує велику кількість web-камер та датчиків для роботи з алгоритмами машинного навчання для аналізу різних джерел даних, що допомагає визначати оптимальний маршрут, швидкість та курс морського судна.

Системи оптимізації витрат пального на базі ШІ дозволяють аналізувати швидкість, погоду та вантаж для зменшення витрат пального та викидів

шкідливих речовин в атмосферу, що сприяє екологічній відповідальності судноплавних компаній.

Системи забезпечення добробуту екіпажу, створені на базі ШІ, дозволяють контролювати здоров'я та психічний стан членів екіпажу, що знижує плинність екіпажу та підвищує якість життя команди, сприяючи підвищенню безпеки морських перевезень.

За експертними оцінками, 80% морських аварій та катастроф стаються через неправильні або несвоєчасні дії членів екіпажу, з вини судноводіїв – 25%, лоцманів – 5%, механіків – 2%, рядового складу – 17%, берегового персоналу – 17%, інших працівників – 14% [1].

За експертними прогнозами, для забезпечення безпеки судноплавства та зниження залежності аварійності теплоходів від людського фактора, морський транспорт розвиватиметься у напрямку безпілотного управління суднами. Автономні судна зі штучним інтелектом дозволять зменшити кількість людських помилок, підвищити безпеку та ефективність функціонування морського транспорту у найближчому майбутньому (внаслідок зниження витрат на оплату праці екіпажу, підвищення доступності транспортних послуг тощо). Такі судна керуватимуться дистанційно або працюватимуть самостійно залежно від рівня автономності.

Системи моніторингу навколишнього середовища на основі штучного інтелекту дозволять суднам дотримуватись екологічних норм та зменшити їх вуглецевий слід. Вони аналізуватимуть якість води, повітря та рівень шуму для оцінювання впливу судноплавства на довкілля.

Навігаційні системи з підтримкою штучного інтелекту надаватимуть більш точну та актуальну інформацію про місцезнаходження та траєкторію судна. Крім того, ці дані використовуються для виявлення потенційних небезпек, таких як несприятлива погода, морські судна поблизу та інші навігаційні ризики, що дозволить превентивно реагувати на потенційні проблеми.

Системи безпеки з підтримкою штучного інтелекту здатні виявляти поблизу судна небезпечні об'єкти, такі як айсберги, транспортні контейнери, які перебувають у воді внаслідок падіння з борту теплоходу, сміттєві плаваючі острови в океанах та ін., а також мушлі, водорості тощо на підводній частині корпусу судна і можуть використовуватись для унеможливлення зіткнень або попередження інших небезпечних ситуацій.

Потенційні переваги морської логістики, навігації та систем безпеки з підтримкою штучного інтелекту лише починають досліджувати і майбутнє їх використання є неймовірно багатогранним. Беззаперечно, використання ШІ має потенціал для зменшення кількості аварій у морському секторі шляхом

підвищення безпеки та ефективності навігації, однак вони також створюють певні проблеми, які потребують вирішення.

Одна з основних проблем – висока вартість. Ще одна проблема – ризик несправності або зламу систем ШІ, що може призвести до серйозних проблем з безпекою. Тому дуже важливо дбати про кібербезпеку, щоб захистити інформацію від вірусів, підробки даних, хакерських атак. Потреба в кібербезпеці буде зростати з часом, оскільки цифровий світ має свої правила, які допомагають захистити цифровий простір.

Незважаючи на ці проблеми, використання ШІ в морській логістиці відкриває безліч можливостей. Системи ШІ можуть надавати морякам допомогу в реальному часі, дозволяючи їм ухвалювати більш обґрунтовані рішення та зменшувати ризик аварій. Наприклад, компанія IBM та морська дослідницька організація Promare оголосили про впровадження ШІ для безпілотного судна *Mauflower* [2]. Це судно здійснило перехід без капітана та екіпажу з Плімута (Великобританія) до Плімута (штат Массачусетс), ставши одним з повністю автономних повнорозмірних суден, що перетнули Атлантику. Тестування роботи судна дозволило оцінити, як використовуються бортові системи на базі ШІ для безпечної навігації поблизу інших суден, буїв та інших небезпек океану, на які теплохід може натрапити під час виконання переходу.

Фахівці прогнозують швидке зростання ринку автономних перевезень з 90 мільярдів доларів наразі до 130 мільярдів доларів до 2030 року [2].

Морські порти, їх технологічне та технічне оснащення, відповідність систем управління та розвитку інфраструктури мають великий вплив на різноманітні аспекти морської логістики. Це включає тривалість стоянки суден у порту, кількість суднозаходів, ефективність морського транспорту, час рейсу та обсяги вантажопотоків.

У світі існує близько 3000 морських портів, з яких 20 мають великий вантажообіг, обробляючи понад 40 мільйонів тонн вантажів [3]. Сучасні морські порти працюють над створенням інтелектуальних портів, які використовують цифрові технології, такі як штучний інтелект, хмарні сервіси та блокчейн. Ці технології допомагають підвищити ефективність операцій портів та сприяють їх розвитку.

Наприклад, компанія IBM працює над перетворенням порту Роттердам на інтелектуальний порт. Це передбачає використання системи Інтернету речей та IBM Cloud для відтворення цифрової копії операцій порту. Інтелектуальні порти підвищують ефективність та екологічність судноплавства шляхом оптимізації та прискорення портових процесів [14], а отже, забезпечують ефективне функціонування морської логістики.

Порт Сінгапур розвиває автономний портовий флот та планує впровадження системи управління безпілотними літальними апаратами для доставки вантажів з берега на судна, що знаходяться на якірній стоянці. Це дозволить знизити витрати та усунути ризики доставки [15].

Зазначені системи ШІ вимагатимуть цифрових компетентностей від морських фахівців, що відкриває нові можливості для морських закладів освіти. Вони можуть формувати сучасні компетентності у здобувачів вищої освіти, апсайклінг для працюючих моряків та вдосконалювати освітні процеси для підготовки фахівців, які відповідають вимогам світового ринку праці.

Використання штучного інтелекту призведе до трансформації бізнесового ландшафту морської логістики. Автономні судна, системи профілактичного обслуговування обладнання, системи оптимізації витрат пального, системи забезпечення добробуту екіпажу, системи моніторингу навколишнього середовища, системи безпеки, системи управління вантажами – це лише деякі приклади використання ШІ в морській логістиці, оскільки штучний інтелект продовжує розвиватися, можна недовзі чекати на більшу кількість інновацій.

Використання штучного інтелекту в морській логістиці має значний соціальний вплив, який вимагає уваги та врахування при впровадженні нових технологій. Для успішного впровадження і прийняття ШІ важливо розглядати соціальні наслідки та робити акцент на прозорості, справедливості, безпеці та приватності як ключових аспектах впровадження технологій штучного інтелекту.

Список використаних джерел:

1. Вишневський В.Л. Міжнародно-правова регламентація розслідування морських аварій та інцидентів: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11. Київ, 2021. 199 с. URL: http://idpnan.org.ua/files/2021/vishnevskiy-v.l.-mijnarodno-pravovareglamentatsiya-rozsliduvan-morskih-avariy-ta-intsedentiv-_d_.pdf (дата звернення 04.05.2024).
2. Держрибагентство. Аварійні морські події. URL: <https://salo.li/4804b08> (дата звернення: 04.05.2024)
3. Топ-10 найбільших портів світу. LinkedIn – веб-сайт. URL: <https://salo.li/952dA0c> (дата звернення: 04.05.2024)
4. Koliadenko S., Golubkova I., Babachenko M., Levinska T., Burmaka L. Development and use of it solutions in logistics Financial and credit activity: problems of theory and practice. Volume 3 (34), 2020. P. 230-236.

Барінов Д.А.

*здобувач вищої освіти I року навчання
ступеня «доктор філософії», спеціальність 073 «Менеджмент»
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Сотниченко Л.Л., д.е.н., професор кафедри
менеджменту та економіки морського транспорту ННІ МПтаМ НУОМА*

СУТНІСТЬ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Для країн, що перебувають у процесі системних трансформацій найбільш актуальною проблемою є забезпечення економічної безпеки. Україна належить до числа таких країн. Основними характерними суперечностями для цих країн є необхідність інтеграції у світогосподарські структури та забезпечення певної захищеності цих структур від наслідків можливих криз.

Сучасну державу неможливо уявити без економічного життя, яке є необхідною умовою його існування. Тому доцільно розглянути поняття «економічна безпека», що є основою національної безпеки. Поняття «економічна безпека» вперше було введено в обіг в середині ХХ століття.

Останнім часом у економічній літературі спостерігається помітне поживлення дискусій стосовно питань економічної безпеки. Повноцінний змістовний аналіз категорії «економічна безпека» показав, що однозначного підходу до його визначення немає. Проте практично всіма вченими визнається, що економічна безпека є необхідним елементом національної безпеки, який гарантує відстоювання економічних інтересів держави в умовах глобальної конкуренції.

Посилення міжнародної конкуренції на мікро- та макрорівнях, нерівномірність економічного розвитку країн світу на сучасному етапі призводить до різних протиріч, які впливають на зростання рівня конкуренції та порушень у різних сферах господарювання. Для запобігання їх виникнення необхідно мати чітке уявлення про сутність категорії «безпека», а також вміти ідентифікувати та попереджати загрози щодо конкретного суб'єкта господарювання чи галузі в цілому.

Відповідно до Стратегії економічної безпеки України на період до 2025р., затвердженої Указом Президента України від 11 серпня 2021 року, економічна безпека країни є станом економіки, при якому гарантовано забезпечується захищеність національних інтересів від внутрішніх та зовнішніх дестабілізуючих явищ [1]. Правову основу у сфері національної безпеки України становлять Конституція України, Закон України "Про основи

національної безпеки України" та інші закони, міжнародні угоди, які ратифіковані Верховною Радою України, а також нормативно-правові акти Президента України.

Щодо суб'єкта господарювання категорію «безпека» можна трактувати як якісну характеристику економічної системи, яка визначає її здатність підтримувати нормальні умови функціонування, що потребує адаптації до діяльності конкретних галузевих суб'єктів господарювання.

Безумовно, роль транспорту та його безпека має першорядне значення у функціонуванні економіки будь-якої держави, при цьому володіючи стрижневою функцією для її єдності та цілісності (рисунок 1).

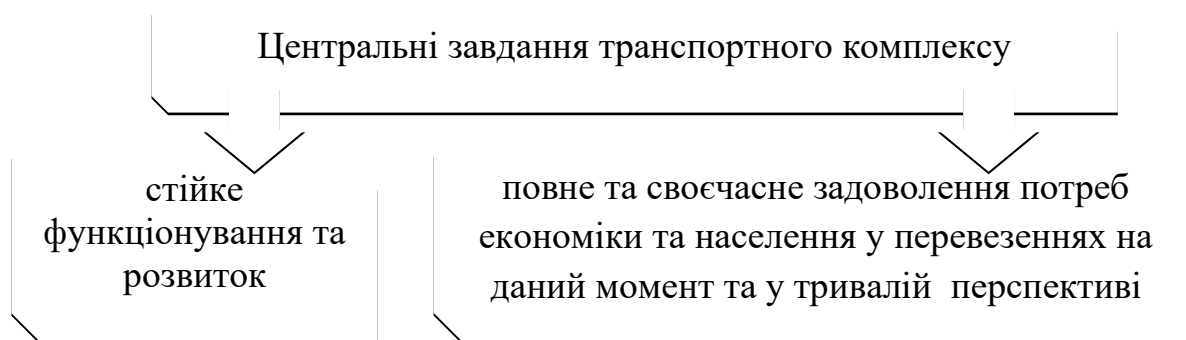


Рис 1. Центральні завдання транспортного комплексу

Транспорт, забезпечуючи стійку, ефективну та безперебійну роботу, дає можливість іншим галузям економіки знизити вартість товарів та послуг, збільшити швидкість їх виробництва, товарообміну, стимулюючи зростання споживання, а внаслідок цього – розширення міжнародних зв'язків. Однак досягнення цих результатів можливе лише в умовах забезпечення достатньо високого рівня безпеки транспортної діяльності [2].

При цьому можна констатувати наявність правового вакууму в галузі нормативного забезпечення економічної безпеки транспортного комплексу. Так, у законодавстві особлива увага приділяється безпеці процесу перевезення, пасажирів та вантажів, але не економічній безпеці самого суб'єкта господарювання, який здійснює цю діяльність, проте остання має прямий вплив на транспортну безпеку та навпаки [3].

З цією метою на законодавчій основі необхідно сформулювати та закріпити основоположні принципи та норми правового регулювання функціонування транспортної системи з урахуванням забезпечення її економічної безпеки. Такі норми мають стати елементом нормативно-правової основи, що регламентує транспортну безпеку (наприклад, Закон «Про транспортну безпеку») щодо встановлення кількісних і якісних вимог (цифрові показники, нормативи, характеристики, правила, методики, класифікації тощо)

до об'єктів матеріального світу (у тому числі до сировини та матеріалів (ресурсів), будівель та споруд, транспортних засобів, обладнання тощо); транспортним технологічним процесам (операціям); систем управління (менеджменту); процедурам, методикам, методам та способам пошуку, отримання, передачі, збору, обробки, накопичення, зберігання, розповсюдження та (або) надання інформації, а також користування інформацією та її захисту; компетентності громадян та юридичних осіб у виконанні робіт, наданні послуг [4].

Тому вважаємо науково обґрунтованою думку про те, що категорія «економічна безпека» щодо транспортних систем має наступне наповнення: «стан економічного середовища транспортної системи, що забезпечує її захищеність від внутрішніх та зовнішніх дестабілізуючих загроз, скоєнню актів незаконного втручання».

Тоді «забезпечення економічної безпеки транспортних систем» – це реалізація системи економічних заходів, що визначається державою, у сфері організації та функціонування транспортного комплексу, що виключають загрози вчинення актів незаконного втручання».

Система забезпечення економічної безпеки на транспорті включає суб'єкт та об'єкт, які постійно перебувають у тісному взаємозв'язку, де об'єкт – це стійкий стан економіки транспортного підприємства на поточну та довгострокову перспективу, а головний суб'єкт – спеціалізовані внутрішні служби економічної безпеки підприємств транспортного комплексу [5].

Основне завдання служби економічної безпеки полягає в тому, щоб забезпечити своєчасне, швидке, адекватне реагування на найменший негативний вплив, який підриває економіку підприємства. Такі впливи полягають переважно у загрозах із боку зовнішнього та внутрішнього оточення та здатні завдати шкоди транспортному підприємству. Служба забезпечення економічної безпеки підприємства транспорту зобов'язана виконувати певні дії з метою запобігання загрозам економічній безпеці транспортної організації.

Функції служби забезпечення економічної безпеки транспортної організації:

- запобігати загрозам безпеці організацій транспортного комплексу;
- захищати інтереси підприємства та його власників від зазіхань та протиправних дій;
- раціонально організовувати процес надання транспортних послуг;
- не допускати розкрадання матеріально-технічних та фінансових засобів;
- запобігати розголошенню, втраті, спотворенню та знищенню службової інформації, що відноситься до комерційної таємниці організації;

- забезпечити збереження вантажів, що транспортуються;
- запобігати розголошенню, втраті та знищенню службової інформації, що відноситься до комерційної таємниці організації;
- забезпечувати безпеку та безперерйність процесів експлуатації транспортно-технічних та інформаційних засобів та ресурсів.

Через зміни поточного стану справ у світовій економіці можлива як поява нових загроз економічній безпеці, так і нівелювання вже існуючих. Тому ідентифікація та протидія загрозам економічній безпеці транспортних організацій потребують координації з боку держави з метою одноманітності їх правового регулювання та правозастосування, адміністративного управління, наукового дослідження, у тому числі визначення компетенції держави та її органів, а також міждержавних утворень та самих суб'єктів господарювання.

Список використаних джерел:

1. Стратегія економічної безпеки України на період до 2025 р. URL: <http://kyiv-heritage.com/sites/default/files.pdf>
2. Соловійова О. О. Загальний курс транспорту: навчальний посібник / О. О. Соловійова, І. І. Висоцька, І. М. Герасименко. Київ: НАУ, 2019. 244 с.
3. Голіков І. В. Складові системи економічної безпеки транспортної галузі України. *Економіка та держава № 6/2014. Економічні науки*. ННУ імені В.О. Сухомлинського. URL: <file:///C:/Users/User/Desktop/PhD.pdf>
4. Аналіз загроз національній безпеці у сфері внутрішньої політики. *Аналітичний доповіді НІСД*. 2024. URL: <https://niss.gov.ua/publikatsiyi/analitichni-dopovidi/analiz-zahroz-natsionalniy-bezpetsi-u-sferi-vnutrishnoyi-0>
5. Денисенко М. П. Пріоритетні напрями посилення економічної безпеки. *Економіка та держава № 3/2017 Економічні науки*. УДПУ, Умань. URL: http://www.economy.in.ua/pdf/3_2017/7.pdf

Бурмака Л.О.

*старший викладач кафедри менеджменту
та економіки морського транспорту*

Національного університету «Одеська морська академія»

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО СУДНОПЛАВСТВА

Морський порт є важливою ланкою транспортної системи країни та великим транспортним вузлом з комплексом споруд та пристроїв, що забезпечують належну стоянку суден, швидку та зручну обробку вантажів їх

зберігання, підготовку та комплектацію, а також обслуговування суден, що знаходяться в порту.

Сучасні порти обладнані складними перевантажувальними комплексами, мають розвинену інфраструктуру та здійснюють складні виробничо-технологічні процеси з високомеханізованої, автоматизованої обробки суден, вагонів, комплексного обслуговування флоту, підтримці прохідних глибин, технічного обслуговування гідротехнічних споруд, перевантажувального обладнання, портофлоту .

Крім традиційних послуг (навігаційних, перевалочних, складських) у сучасних портах, що виникли в результаті великомасштабних контейнерних та інших видів перевезень, надаються також організаційні послуги в галузі розподілу вантажів із застосуванням електронно-інформаційної технології та створюються комерційні, банківські, виставкові та ін. послуги, що перетворює порти на центри міжнародної торгівлі.

Робота порту проходить у складних швидкозмінних умовах і залежить від дій флоту, залізничного та автомобільного транспорту і, як правило, кожен транспорт впливає на експлуатаційну діяльність порту і як наслідок на його розвиток.

Транспортний сектор відіграє важливу роль у збалансованому економічному розвитку будь-якої країни, а також має значний вплив на національну інтеграцію у світовий економічний простір.

У світі морські вантажні перевезення є одним із найважливіших видів міжнародної торгівлі та логістики. Україна має значний потенціал для розвитку морського транспорту, оскільки має доступ до Чорного та Азовського морів, а також до річок, які з'єднуються з Дніпром.

У світовому судноплаванні безперервно зростають перевезення нафти, залізняка, зерна, вугілля, мінеральних добрив, цукру-сирцю, природного газу та інших вантажів. Зі зміною загальної світової торгової кон'юнктури змінюється склад вантажів, що перевозяться засобами морського транспорту.

Так, останнім часом у світовому вантажообігу морських портів значно збільшилася частка таких вантажів, як зріджені гази, нафта, нафтопродукти, хімічні, контейнерні. При цьому на нафту та нафтопродукти припадає понад 55%, на руду, вугілля, зерно, добрива – близько 20%, інші види вантажів – 25%.

Морський транспорт знаходиться в умовах тенденцій, що сформувалися після пандемії COVID-19, наслідків збоїв у глобальних виробничо-збутових ланцюжках у 2021–2022 роках, погіршення кон'юнктури на ринку контейнерних перевезень та зрушень у структурі морських перевезень та торгівлі.

Світове судноплавство, як і раніше, стикається з численними викликами. Крім того, морській галузі слід переорієнтуватися у майбутньому на більш екологічно стійкі моделі, скоротити викиди вуглецю та запроваджувати цифрові технології. Від того наскільки морській галузі вдасться забезпечити облік усіх цих взаємопов'язаних факторів, буде залежати те, яким чином вона зможе адаптуватися до мінливої операційної та нормативно-правового середовища, продовжуючи в той же час ефективно задовольняти потреби міжнародної торгівлі.

У 2022 році морські перевезення скоротилися всього на 0,4%, і, відповідно за прогнозами ЮНКТАД, у 2023 році очікувалось їхнє зростання на 2,4 %. Галузь дійсно зберігає життєздатність, і, за оцінками ЮНКТАД, у середовищі нестрокової перспективі (2024–2028 роки) очікується безперервне, хоча й помірне зростання обсягу морських перевезень .

У світовому судноплавстві спостерігається також низка тенденцій, які ускладнюють для перевізників завдання збалансування попиту та пропозиції.

У 2022 році обсяг контейнерних перевезень у метричних тонах скоротився на 3,7 %. Згідно з прогнозами ЮНКТАД, у 2023 році він збільшиться на 1,2%, а в 2024–2028 роках його зростання буде понад 3 % на рік, що, однак, нижче за довгострокові темпи зростання, які склали близько 7 % за останні три десятиліття.

Протягом багатьох років у процесі зростання провізної спроможності світового флоту спостерігалися періоди підйому та спаду, що відображали динаміку економічних циклів та тенденції в судноплавстві, суднобудуванні та фінансуванні. У 2005-2010 роках середньорічні темпи зростання сукупного дедвейту світового флоту були високими і становили 7,1%. Однак після фінансової кризи 2007-2008 років вони сповільнилися і в 2011-2023 роках в середньому становили 4,9%, що було пов'язано, зокрема, з процесом консолідації в суднобудівній галузі та скороченням ринку фінансування судів. З початку пандемії темпи зростання флоту сповільнилися ще більше і становили в середньому 3,1% на рік.

З іншого боку, спостерігається старіння світового флоту. На початку 2023 року середній вік торговельних суден становив 22,2 року, що дещо перевищує відповідний показник у попередньому році. За десять років світовий флот постарів у середньому на два роки, причому вік більше половини флоту.

Список використаних джерел:

1. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року від 23.12.2020 № 1634-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-p#Text>

2. Адміністрація морських портів України: офіційний сайт. URL: <http://uspa.gov.ua>
3. Статистичний щорічник України за 2022 рік. Державна служба статистики України .Київ. 383 с.
4. UNCTAD, «Review of maritime transport 2022». URL: <https://unctad.org/rmt2022>
5. Шевчук О. А. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку морських вантажних перевезень в Україні та світі. *Економічний вісник НТУУ «КПІ»* .2023. № 25. С. 59-64.

Валуєва Л.В.

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

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ УКРАЇНИ В СФЕРІ ПОРТОВИХ ІННОВАЦІЙ

У Законі України «Про національну безпеку України» вказано, що «національні інтереси» - життєво важливі інтереси людини, суспільства і держави, реалізація яких забезпечує державний суверенітет України, її прогресивний демократичний розвиток, а також безпечні умови життєдіяльності і добробут її громадян. Отже, поняття національних інтересів виражає зміст головних цінностей, прагнень і цілей суспільства та держави на конкретному історичному етапі розвитку та у визначених сферах управління.

Швидкі зміни факторів, які визначають конкурентоспроможність не тільки окремих підприємств, а й цілих держав на світових ринках, динамічний розвиток глобальних відносин змушують уряди формувати умови для швидкого економічного зростання та забезпечення національної конкурентоспроможності. Становлення України, як високотехнологічної і конкурентоспроможної держави, неможливе без впровадження зваженої державної політики, направленої на пошук шляхів запровадження новітніх технологій та інноваційного розвитку вітчизняної економіки.

Стратегічно важливим сектором економіки нашої держави є морський транспорт. Державна морська політика являє собою систему врегульованих зовнішніх та внутрішніх суспільних відносин, що виникають у процесі провадження морської діяльності з метою реалізації національних інтересів України в цій сфері. Морська діяльність - це ефективне використання ресурсів своїх морів, проток та інших районів Світового океану для забезпечення

морської господарської, військово-морської діяльності та охорони державного кордону на морі.

У «Морській доктрині України на період до 2035 року» визначено основні завдання державної морської політики. До них віднесено насамперед повне використання геополітичного потенціалу України як морської держави, сприяння економічному розвитку приморських районів через торговельне судноплавство, портову діяльність, морський туризм [1].

Україна давно визнала за необхідне інноваційний шлях розвитку своєї економіки. В «Стратегії розвитку сфери інноваційної діяльності на період до 2030 року» сказано, що відповідно до Глобального індексу інновацій основою української інноваційної конкурентоспроможності є людський капітал, тобто знання та навички, якими володіють люди, і це дає змогу створювати цінність у світовій економічній системі [2]. Отже, нині ефективна реалізація людського капіталу є головною конкурентною перевагою України на світовому ринку інновацій. Хочеться вірити, що держава почне використовувати цей свій ресурс в господарюванні на морі.

Інноваційна спрямованість розвитку нашої економіки повинна вирішувати не тільки проблему виходу на сучасний рівень соціально-економічного та науково-технологічного прогресу, а й забезпечити стратегію подальшого сталого технологічного зростання. Технологічний рівень країни визначається розвитком її базових галузей економіки, а морський транспорт - це одна з них. Ключовими пунктами в галузі морського транспорту, через які здійснюється зовнішня торгівля з іншими державами є морські порти. Від їх ефективної роботи залежить якість і обсяг експорту транспортних послуг, рівень конкурентоспроможності національних товарів на світовому ринку.

Сучасна залежність України від імпорту, яка особливо зросла в період війни, обумовлює вимивання з економіки України величезних коштів, які інвестуються в економіки країн-імпортерів, а не у вітчизняну економіку. А це в свою чергу, не дає можливості створення нових робочих місць на внутрішньому ринку праці та запровадженню інновацій, бо немає своєї потужної промисловості та відбувається відтік спеціалістів-професіоналів.

Отже, необхідно виробити комплексний підхід до вирішення проблеми технічного відставання українських портів. Починати треба зі створення життєздатної стратегії їх розвитку та вироблення дієвого механізму її реалізації.

В Морській доктрині України на період до 2035 року визначено, що реалізація положень Доктрини сприятиме забезпеченню сталого розвитку України, проте не конкретизовано, які саме цілі сталого розвитку будуть досягнені та яким шляхом і якими способами буде досягатися їх втілення [3, с.207].

Перш за все треба усвідомити, що розвиток технологій у портах з подальшою автоматизацією та роботизацією всіх процесів та операцій є неминучим. Еволюцію логістики та портопромислових кластерів не зупинити, на неї тисне ринок та зміни у суспільній свідомості. Термінали по всьому світу автоматизуються - від портів у районі Гамбург-Гавр до найбільших хабів на Близькому Сході, від мега-терміналів у Китаї до пілотних проектів за технологією «інтернет речей» у Південній Африці, а також мережі 5G в Антверпені, портових смартплатформ у Роттердамі, унікальних систем відстеження та контролю за проходженням суден у Ванкувері та ін. Звісно, що застосування автоматизації у нових галузях призведе до збільшення кібербезпекових ризиків та до необхідності поширення технологічних знань [4].

Отже, насамперед стан матеріально-технічної бази портів є критерієм ефективності їх функціонування, а за ним – кількісні показники обсягів експорту, імпорту, транзиту, перевалки вантажів, кількості оброблених суден тощо. Рейтинг країни за портовою інфраструктурою відображає ступінь її інтеграції в глобальну розподільчу систему матеріальних потоків. Україні необхідно посилювати якість та безпеку своєї портової інфраструктури, безпеку мореплавства, антитерористичну безпеку перевезень, техногенну та екологічну безпеку функціонування морських портів.

Для того щоб цього досягти в майбутньому необхідно зараз усвідомити, що на базі діючої організаційно-правової моделі регулювання діяльності морських портів - унітарне держпідприємство «Адміністрація морських портів України» (модель «порт-інструмент») не досягти техногенного розвитку в портах (дуже повільне оновлення основних фондів на підприємствах державного сектору портової галузі). Треба поступово і виважено (з розробкою чітких правових механізмів) переходити до моделі «порт-власник», яка передбачає передачу в концесію портових активів та інфраструктури, що належить державі; розвиток конкуренції між морськими портами; спрощення митних процедур під час перетину кордонів; зменшення ставок портових зборів тощо [5].

Отже, перерахуємо проблеми, які потрібно вирішувати в сфері технологічного оснащення портів відповідно до сучасних європейських та світових вимог за допомогою чіткого правового регулювання:

- оновлення причального фронту українських портів згідно потреб флоту (недостатні глибини, застаріла перевантажна техніка, несучасні технології переробки вантажів).

- комплекс заходів по обслуговуванню та ремонту перевантажного обладнання (побудова інтелектуальних систем визначення та прогнозування технічного стану обладнання терміналів портів шляхом імітаційного

моделювання за допомогою сучасних програм автоматизації моделювання тощо).

- впровадження сучасних комп'ютерних технологій на всіх етапах логістичного процесу проходження та оформлення вантажів у портах, а саме: - системи митного контролю багажу, вантажів та пасажирів на наявність вибухових речовин та пристроїв; – системи доступу до даних щодо здійснення вантажно-навантажувальних робіт у портах на основі застосування «хмарних технологій»; - автоматизованої системи документообігу роботи терміналів порту;

- використання мобільних комп'ютерів для управління вантажопотоками порту;

- впровадження систем автоматичного аналізу та прогнозу, експертних систем з елементами штучного інтелекту, імітаційного моделювання виробничих процесів – удосконалення навігаційного обладнання і технологічного зв'язку, технології проведення днопоглиблювальних робіт у акваторії порту;

- впровадження енергозберігаючих технологій (реконструкція мереж енергопостачання, використання енергоефективних котлів тощо).

Крім того, за прогнозами практиків, впровадження інноваційних технологій на морському транспорті прискорить спрощення проходження процедур митного контролю суден. Ефективність впровадження механізму «єдиного вікна» у зоні діяльності митниці та морських портів забезпечується організацією системи електронної взаємодії органів виконавчої влади та інших учасників зовнішньоторговельних операцій.

Список використаних джерел:

1. Про затвердження Морської доктрина України на період до 2035 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>

2. Про схвалення Стратегії розвитку сфери інноваційної діяльності на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 10 липня 2019 р. № 526-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/526-2019-%D1%80#Text>

3. Ненно І. М. Створення дієвих бізнес-моделей розвитку морських портів: макрополітичні та мікроекономічні аспекти: монографія / І. М. Ненно. - Краматорськ: ДДМА, 2017. - 474 с. URL: <https://dspace.onu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/6af9a976-1fb2-432c-acdf-2a038d393de2/content>

4. Портові тренди до 2030 року у світі та Україні. URL: <https://www2.deloitte.com/ua/uk/pages/press-room/expert/infrastructure-interview-port-trends.html>

5. Райчева Л.І. Державне регулювання діяльності морських портів у системі економічної безпеки України. Проблеми системного підходу в економіці. випуск № 3(89), 2022. URL: http://psae-jrnl.nau.in.ua/journal/3_89_2022_ukr/27.pdf

Гнатюк Б.

*аспірант I-го року навчання, третього рівня вищої освіти спеціальності 073 «Менеджмент» НУОМА
Науковий керівник Сенько О.В., д.е.н., професор кафедри менеджменту та економіки морського транспорту*

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ ВЕЛИКОЮ СУДНОПЛАВНОЮ КОМПАНІЄЮ

Торговельне судноплавство відіграє ключову роль у світовій економіці, перевозячи товари та послуги морськими шляхами. Цей сектор є важливим елементом світової торгівлі та має значний вплив на міжнародну економіку, відкриваючи можливості для розвитку та співпраці між країнами.

У даному дослідженні розглядається сутність комунікаційних процесів у транснаціональних судноплавних компаніях на прикладі компанії "K" Line. [1].

Особливістю організаційної структури цієї компанії є її широка географічна мережа, що охоплює значні регіони судноплавства. Вона стосується основних напрямків перевезень, тому наявність офісів у цьому регіоні забезпечує більшу ефективність у координації перевезень та експлуатації флоту.

Виявлено, що, незважаючи на ієрархічну структуру таких організацій, пряма комунікація між відділами через відповідальних осіб відіграє ключову роль у досягненні взаєморозуміння та зосередженості на виконанні конкретних завдань. Однак для ефективного вирішення проблем часто потрібен комплексний підхід із залученням кількох відділів. Важливо розуміти структуру компанії, налагодити особистий контакт з відповідальними особами, розуміти всі аспекти проблеми та процеси, необхідні для прийняття рішень. Наприклад, щоб узгодити зміни до розкладу прибуття (RTA), відділ на Далекому Сході (Німеччина) повинен зв'язатися з відділом в Європі (Японія), враховуючи потенційні проблеми для клієнтів і бізнесу. Після з'ясування обставин необхідно пояснити причини прийнятого рішення та оцінити можливі

ризиків, такі як підвищена витрата палива або технічні несправності на судні. Якщо згода досягнута, коригування слід узгодити з командами з планування та розвитку (Японія), які мають власні плани та цілі для конкретного судна. Комунікація і розуміння структури відіграють важливу роль в діяльності судноплавних компаній.

Варто також розглянути основні загальносистемні та специфічні властивості організаційних структур, які будуть підсумовані нижче.

Цілісність. Відносини між внутрішніми та зовнішніми зацікавленими сторонами орієнтовані один на одного за допомогою організацій. Я розрізняю три типи відносин, які є важливими з точки зору доброчесності: (а) відносини між працівником і компанією, (б) функціональні відносини між працівниками і (в) відносини між компанією та її стейкхолдерами [2].

Комунікативність. Судноплавна компанія не є ізольованою від інших систем, вона пов'язана сукупністю комунікацій із зовнішнім середовищем, яке, в свою чергу, є складним і неоднорідним утворенням, що містить надсистему (систему вищого порядку, що задає вимоги і обмеження досліджуваної системи). Наприклад, для організаційної системи даної судноплавної компанії це буде ринок фрахту, його сегмент або.

Ієрархічність. Завдяки властивості комунікативності, яка проявляється не тільки між обраним об'єктом та його оточенням, а й між рівнями ієрархії організаційної системи, кожен рівень ієрархічної впорядкованості має складні взаємозв'язки з вищими та нижчими рівнями [3].

Найважливіше є особливістю ієрархічної впорядкованості є те, що властивість цілісності (тобто які с них змін властивостей компонентів вищого рівня порівняно з об'єднаними компонентами нижчого рівня) проявляється в ній на кожному рівні ієрархії. При цьому об'єднання елементів на кожному рівні ієрархічної структури призводить не тільки до появи нових властивостей на цьому рівні, а й до того, що кожен підпорядкований член ієрархії набуває нових властивостей, які були відсутні в його ізольованому стані. Важливою особливістю ієрархії є те, що коли ієрархічні представлення використовуються як засіб дослідження систем з невизначеністю, "велика" невизначеність ніби розбивається на "менші" невизначеності, які можна краще дослідити. Навіть якщо ці малі невизначеності не можуть бути повністю вирішені і пояснені, ієрархічне впорядкування частково усуває загальну невизначеність.

Самоорганізація. Системи, що самоорганізуються, з активними елементами можуть протистояти ентропійним тенденціям, здатні пристосовуватися до мінливих умов, трансформуючи при необхідності свою структуру. В основі цих зовні проявляються здібностей лежить більш глибока властивість, заснована на поєднанні в будь-якій реальній системі, що

еволюціонує, двох суперечливих тенденцій: з одного боку, другий закон термодинаміки ("другий початок"), тобто тенденція до збільшення ентропії, справедливий для всіх явищ, в тому числі і для відкритих систем, що еволюціонують, а з іншого боку, спостерігаються неентропійні тенденції, що лежать в основі еволюції [3].

Безпека перевезень забезпечується створенням безпечної техніки і безпечних транспортних технологій, суворим дотриманням правил під час перевезення вантажів і пасажирів, виконанням вимог безпеки персоналом транспорту. Безпека вантажів і безпека перевезень є найважливішими властивостями транспортної системи. Показники, що характеризують стан цих властивостей, завжди входять до складу показників комплексної оцінки якості транспорту і транспортних послуг. Слід пам'ятати, що правильно побудована організаційна система дозволить більш ефективно здійснювати перевезення і максимізувати прибуток від основної діяльності судноплавної компанії.

Список використаних джерел:

1. Сайт компанії "К "Лайн". URL: <https://www.kline.co.jp/en/index.html>
2. Сайт URL: European Management Journal Volume 17, Issue 6, December 1999, Pages 625-634
3. Сайт URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zakonomernosti-teorii-sistem-sostoyanie-issledovaniy-i-primeneniya/viewer>

Головченко О.М.

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

СТРАТЕГІЇ АДАПТАЦІЇ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ДО УМОВ ВОЄННОГО КОНФЛІКТУ: ВИКЛИКИ ДЛЯ УКРАЇНСЬКОГО ПРИЧОРНОМОР'Я

Умови військової агресії ставлять перед морським і іншими видами транспорту великі виклики, особливо в регіонах, де відбуваються військові дії, таких як Українське Причорномор'я. Це вимагає розгляду нових стратегій і технологій для забезпечення безпеки морських перевезень та ефективного використання морських маршрутів під час конфлікту. Розуміння викликів і можливостей морського транспорту є ключовим для розвитку стратегій захисту інтересів та забезпечення безпеки морських перевезень у регіональному та міжнародному контексті.

Причорноморський економічний район є одним з ключових українських економічних районів і відрізняється стабільним визначенням меж. Він охоплює південну частину України, включаючи Автономну Республіку Крим, Одеську, Миколаївську та Херсонську області, а також місто Севастополь. Цей район має значний потенціал у таких галузях, як машинобудування, суднобудування, туризм, харчова та хімічна промисловість, а також сільське господарство.

Унікальне географічне положення району, що має доступ до Чорного та Азовського морів, сприяє розвитку морського транспорту, туризму та суднобудування. Важливість цього району підкреслюється його зв'язками з іншими соціально-економічними районами України та сусідніми державами, що сприяє розвитку міжнародного та внутрішнього сполучення.

Транспортна інфраструктура району охоплює усі види транспорту, проте морський транспорт відіграє важливу роль на міждержавному рівні. Найбільші порти включають Чорноморськ, Південний, Одесу, Херсон та Миколаїв. Річковий транспорт на Дніпрі, Дунаї та Південному Бузі також добре розвинений [1, с. 67].

Аналіз динаміки перевезення вантажів морським транспортом до початку повномасштабного вторгнення в Україну показав, що загальний обсяг вантажоперевезень морським транспортом зазнавав коливань протягом періоду з 2017 по 2021 роки. Найвищий рівень був зафіксований у 2017 році – 2253 тис. тонн, в той час як найнижчий – у 2020 році - 1812 тис. тонн. Після цього спостерігалася невелика підвищення у 2021 році, до 1852 тис. тонн. За весь період вантажопотік зменшився на 401 тис. тонн [4].

За деякими видами вантажів спостерігається зниження обсягів перевезень, наприклад, вугілля, кокс, руда різна, хімічні і мінеральні добрива.

Однак є категорії, для яких спостерігається зростання, наприклад, будівельні матеріали, хлібні.

Це загальний огляд даних за вказаний період, який може бути основою для подальшого детального аналізу вантажних потоків морським транспортом.

На загальний вантажопотік морським транспортом впливає широкий спектр факторів, таких як економічні та політичні зміни, технологічні інновації, погодні умови тощо. Деякі категорії вантажів, як хлібні, показують стійке зростання, можливо, через збільшену попиту на ці товари. Інші, такі як вугілля та кокс, можуть демонструвати зменшення обсягів у зв'язку зі змінами в енергетичному секторі та екологічними регуляціями.

Обсяги закордонних перевезень морським транспортом також спостерігали коливання протягом періоду з 2017 по 2021 рік. Починаючи з 1408 тис. тонн у 2017 році, обсяг зменшувався до 969 тис. тонн у 2020 році, але потім знову зрос до 1133 тис. тонн у 2021 році. Загалом, за період спостерігається невелике

зменшення обсягу закордонних перевезень на 275 тис. тонн. Обсяги каботажних перевезень також коливалися від 685 тис. тонн у 2018 році до 1031 тис. тонн у 2019 році, а потім знову зменшилися до 719 тис. тонн у 2021 році. За весь період спостерігається відносно стабільний характер зменшення обсягу каботажних перевезень, з загальним зменшенням обсягу на 126 тис. тонн [4].

Обсяг морських вантажоперевезень зазнавав коливань, але загалом показував тенденцію до зменшення. Зменшення каботажних перевезень пов'язане з економічними факторами та змінами у регулятивному середовищі. Хоча обсяги закордонних перевезень також зменшувалися, у 2021 році спостерігалось невелике підвищення, що може свідчити про певне відновлення міжнародної торгівлі після періоду нестабільності, спричиненої пандемією COVID-19.

Стан морського транспорту українського Причорномор'я до початку повномасштабного російського вторгнення в Україну був характеризований певними проблемами. Після вторгнення ситуація стала ще складнішою, що потребує уважного аналізу. Незважаючи на труднощі, пов'язані з війною та блокуванням торгових шляхів у Чорному морі, морський транспорт залишається ключовим у зовнішній торгівлі України, що підтверджується обсягами експорту. Проте, обсяги експорту зменшилися, але деякі заходи, такі як створення Українського морського коридору, сприяли відновленню морського експорту. Збільшення обсягу імпорту стало можливим завдяки поверненню до міжнародних автомобільних перевезень. Однак Україна має проблеми з транспортною інфраструктурою через воєнний конфлікт, що впливає на порти, залізниці та дороги, погіршуючи ситуацію [3].

Важливість транспортної інфраструктури в умовах російської агресії в Україну не може бути переоцінена, оскільки вона є невід'ємною складовою успішної мобілізації військ, постачання зброї, обладнання та гуманітарної допомоги, а також для евакуації поранених та цивільних осіб. Швидкість та ефективність транспортування військових ресурсів та вдале використання транспортних маршрутів є ключовими у воєнних операціях [2, с.92].

По-перше, транспортна інфраструктура забезпечує зв'язок між стратегічними точками, що дозволяє оперативно реагувати на загрози та зміни в обстановці. Вона включає дороги, залізниці, аеропорти, порти та інші засоби транспорту для переміщення війська та обладнання.

По-друге, транспортна інфраструктура відіграє ключову роль у постачанні військ необхідними ресурсами, такими як паливо, боєприпаси, медикаменти та інше обладнання. Без надійного транспорту ці ресурси не можуть бути доставлені на передову лінію, що може ускладнити бойові операції та загрожувати успішності військових дій.

По-третє, транспортна інфраструктура грає важливу роль у гуманітарних операціях та допомозі цивільному населенню, доставляючи медичну допомогу, продовольство, воду та інші життєво важливі ресурси в зони конфлікту та допомагаючи в евакуації поранених та цивільних жителів.

Отже, транспортна інфраструктура є важливою складовою воєнного потенціалу будь-якої держави та грає критичну роль у забезпеченні успішності воєнних операцій та безпеки населення під час конфліктів.

Під час російської агресії у Причорномор'ї виникають значні загрози для морського транспорту та портових інфраструктур. Блокування морських маршрутів російськими силами призводить до припинення торгівлі через порти, що викликає серйозні економічні та гуманітарні кризи. Воєнні дії призвели до пошкодження портових інфраструктур, ускладнюючи їхнє функціонування та безпеку.

У результаті військових дій, викликаних російською агресією, морські транспортні коридори в Причорноморському регіоні стали сценою складних проблем, що обмежують нормальне функціонування та безпеку морського транспорту.

У зв'язку з цим, необхідно розглянути низку стратегій для забезпечення безпеки морських шляхів та розвитку морського транспорту в умовах агресії. Серед них можуть бути: зміцнення міжнародної співпраці та дипломатичних зусиль для спільного розв'язання проблем безпеки в морському просторі; посилення військово-морської обороноздатності для захисту морських шляхів та портових інфраструктур; розвиток кібербезпеки для захисту морських транспортних систем від кібератак; диверсифікація маршрутів та інфраструктури для зменшення ризиків від агресії; розширення співпраці з міжнародними організаціями та партнерами для отримання додаткової підтримки та ресурсів.

Ці стратегії мають на меті покращити стійкість та ефективність морського транспорту Причорноморського економічного району та забезпечити ефективний захист у воєнний час у період російської агресії в Україні. Їх впровадження вимагатиме спільних зусиль та системної роботи влади, військових та громадськості.

Список використаних джерел:

1. Горбач Л.М., Хвесик М.А. Розміщення продуктивних сил та регіональна економіка: Навч. пос. Київ: Кондор, 2009. 344 с.
2. Лисий В. М., Стебляк Д. М. Вплив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Випуск 43. 2022. С. 92-96.

3. Логістика війни. Як змінились вантажні перевезення в Україні. Новини бізнесу, економіки, фінансів, ринків і компаній. *НВ Бізнес*. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezheniya-na-perevezennya-50231625.html> (дата звернення: 25.03.2024).

4. Транспорт України. *Статистичний збірник* / За редакцією Ірини Петренко. Київ, 2023. 98 с. URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/10/zb_Transpot.pdf (дата звернення: 25.03.2024).

Коваль В.І.

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

ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНИМИ ЗМІНАМИ

В сучасному динамічному світі підприємства та організації постійно стикаються з викликами, які вимагають адаптації та змін у їхній діяльності. Організаційні зміни стають необхідністю для забезпечення конкурентоспроможності, відповідності сучасним стандартам та вирішення стратегічних завдань. Однак впровадження змін у великих організаціях може бути складним та ризикованим процесом.

Управління організаційними змінами визначається як комплексна система керування, спрямована на внесення структурних, стратегічних та культурних трансформацій у функціонування організації. Теоретичний аналіз цього питання розкриває ряд ключових аспектів, включаючи визначення понять, основні підходи до управління та теоретичні моделі.

Організації змушені ставитися до низки факторів, які можуть впливати на їхню діяльність та конкурентоспроможність. Нижче розглянуті основні фактори, які можуть викликати необхідність організаційних змін.

Зміни в економічному середовищі: економічна нестабільність, нестабільність на ринках, зміни в курсах валют, економічні кризи можуть вимагати від організацій адаптації своєї стратегії та діяльності.

Технологічні інновації: швидкі зміни технологій, постійний розвиток технологій може вимагати організаціям впровадження нових систем та процесів для забезпечення ефективності та конкурентоспроможності [1].

Глобалізація: зростання конкуренції, розширення міжнародного бізнесу може призвести до збільшення конкуренції, що змушує організації переглядати свої стратегії та структури для адаптації до нових ринків.

Соціокультурні зміни: зміни в споживацьких уподобаннях, зміни у суспільних вподобаннях та цінностях споживачів можуть змусити компанії модифікувати свої продукти чи послуги [2].

Політичні чинники: законодавчі зміни, зміни в законодавстві можуть вплинути на функціонування організацій, зокрема в області оподаткування, екології, прав праці тощо.

Демографічні зміни: зміни в робочій силі, зміни в розподілі робочої сили за віком, гендером та інші демографічні чинники можуть впливати на потреби та очікування працівників.

Внутрішні проблеми та неефективність: кризові ситуації, фінансові труднощі, конфлікти внутрішньої команди, низька продуктивність можуть вимагати різкого втручання та впровадження організаційних змін.

Управління організаційними змінами – це складний та багатоплановий процес, що передбачає систематичні та обдумані дії на різних етапах. Нижче описані ключові етапи формування механізму управління організаційними змінами [3]:

- аналіз ситуації та необхідності змін: оцінка поточного стану, детальний аналіз організації, виявлення слабких місць та проблем; визначення необхідності змін: визначення мети змін, обґрунтування їх важливості та вигоди для організації.

- розробка стратегії управління змінами: визначення цілей та завдань, формулювання чітких та вимірюваних цілей змін; стратегія впровадження змін: розробка плану дій, визначення етапів та ресурсів для реалізації змін.

- впровадження та реалізація змін: комунікація та підтримка, забезпечення ефективної комунікації про зміни серед персоналу та залучення їх підтримки; технічна реалізація: впровадження нових технологій, процесів та систем відповідно до стратегії.

- оцінка та коригування результатів: моніторинг, систематичне спостереження за процесом змін, вимірювання результатів; аналіз ефективності змін відносно поставлених цілей та завдань; коригування: впровадження корективних заходів у разі необхідності для покращення результатів.

- сталі вдосконалення та утримання змінами: культура постійного вдосконалення, закріплення у культурі організації концепції постійного вдосконалення та готовності до змін; система управління змінами: створення механізмів та процесів, що забезпечують постійне управління змінами.

Управління організаційними змінами є складним та важливим процесом, який потребує ретельного аналізу, стратегічного планування та ефективного використання різноманітних інструментів та методів. Однак успішність цього процесу значною мірою залежить від впливу організаційної культури [4].

Організаційна культура визначає стиль життя та взаємодію працівників в організації. Її вплив на успішність управління змінами найбільше виявляється у ступені підтримки змін, адаптивності та готовності сприймати ризик. Згуртованість колективу та спільна мета сприяють успішній реалізації змін. Організаційна культура, яка виховує в працівників відчуття спільної відповідальності, робить зміни більш прийнятними та ефективними. Лідери, які виступають активними прихильниками змін та є прикладом для інших, вирішальне впливають на успішність трансформацій. Організаційна культура повинна підтримувати лідерів у їхньому стремлінні до нововведень та змін.

Культура, що підтримує відкритість та ефективну комунікацію, сприяє створенню довіри серед працівників. Це важливо для передачі інформації про зміни та зменшення опору до нововведень. Культура заохочує гнучкість та адаптивність, створює основу для успішного впровадження змін відповідно до змінюючогося зовнішнього середовища.

Організаційна культура, яка сприяє позитивному ставленню до ризику, може стати ключовим фактором у прийнятті новаторських рішень та швидкому реагуванні на зміни. Система винагородження та визнання є необхідною для стимулювання працівників до активної участі в змінах. Культура повинна підтримувати цінність внеску та відзначати досягнення.

Список використаних джерел:

1. Харрісон, Р., & Ши, Ц. Ефективність управління змінами в організаціях. Київ: КНЕУ, 2006. 182 с.
2. Бернс, Т., & Стокер, Д. Управління змінами: стратегії та практика. Львів: Новий Світ-2000, 2011. 320 с.
3. Джонсон, Д., Ленглі, С., & Мельнік, М. Інновації в управлінні змінами: від теорії до практики. Київ: Либідь, 2018. 256 с.
4. Айкенхед, Р., & Бріджман, Т. Управління стратегічними змінами. Львів: Світ, 2009. 216 с.

Кожин О.Д.

*здобувач вищої освіти 3 року навчання
освітнього ступеня PhD, спеціальність 073 «Менеджмент»
Національний університет Одеська морська академія*

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

ІНФОРМАЦІЙНА БЕЗПЕКА ЯК СКЛАДОВА СУЧАСНОГО СУДНОПЛАВСТВА

Процес виявлення потенційних економічних загроз і розробка адекватної системи заходів протидії є непростим, оскільки вимагає від менеджерів судноплавної компанії комплексних знань із даної проблеми.

Системна безпека судноплавства має складну рівневу структуру і забезпечення її функціонування є важким процесом, перспективною є концепція формування економічної безпеки засобами активізації інноваційного розвитку інформаційної безпеки судноплавства. Серед інноваційних технологій, що можна використати на даний момент для підвищення рівня інформаційної безпеки – штучний інтелект, автоматизовані програми розрахунку, хмарні технології, блокчейн та інші.

Від комп'ютерних систем, на яких базується інформаційна безпека, контроль руху судна, вантажних операцій, надзвичайних ситуацій, дуже залежить сучасне судноплавство. Але ці системи можуть бути пошкоджені кібератаками.

Вразливими об'єктами судна, з погляду кібербезпеки, є різні системи судна, що сьогодні керуються та контролюються відповідним програмним забезпеченням, інформаційними системами. Слід відзначити, що в джерелах наводяться різні погляди на склад цих систем, але здебільшого ці підходи збігаються.

Так, основними системами вантажного судна, вразливими для кібератак, є:

- системи навігаційного містка;
- системи управління рухом та механізмами;
- електронні системи відображення карт та інформації (ECDIS);
- автоматична ідентифікаційна система (AIC);
- системи контролю доступу на судно;
- системи управління вантажними операціями;
- системи контролю суднової енергетичної установки;
- адміністративні системи та системи життєзабезпечення екіпажу;

- системи зв'язку.

Під засобами забезпечення інформаційної безпеки судна прийнято розуміти сукупність заходів, спрямованих на забезпечення цілісності, доступності і, якщо необхідно, конфіденційності інформації та ресурсів, що використовуються для її обробки.

Пристаючи до вирішення завдання з забезпечення інформаційної безпеки судна, необхідна побудова її моделі і чітке визначення проблем. При цьому формальну модель на першому етапі бажано розглядати на концептуальному рівні, не зупиняючись на конкретних особливостях інформаційних систем. Далі після розгляду принципів стратегії розроблення системи забезпечення безпеки рекомендується перейти до реального змісту концептуальних положень, і здебільшого такий підхід є виправданим. [1, с.71, с.74].

Розглянемо можливий процес дій менеджера через побудову схематичної моделі для підвищення рівня інформаційної безпеки та ідентифікації можливих



загроз на Рис.1.

Рисунок 1. Розроблено автором. Схематичне зображення дій менеджера для підвищення рівня інформаційної безпеки

Деякі з основних принципів інформаційної безпеки судноплавства включають в себе:

- Захист систем і мереж суден і портів від несанкціонованого доступу, зокрема від зловмисних кібератак.
- Захист конфіденційної інформації, зокрема інформації про вантажі, пасажирів і маршрути.
- Навчання та підвищення обізнаності судовласників, команд і персоналу портів про можливі загрози інформаційній безпеці.
- Регулярне оновлення програмного забезпечення та обладнання на суднах і в портах.
- Встановлення фізичних і логічних заходів захисту, таких як шифрування, біометрична ідентифікація та контроль доступу.
- Розроблення планів дій у разі кібератаки, збою в роботі обладнання або інших надзвичайних ситуацій.
- Співпраця з організаціями, що займаються боротьбою з кіберзлочинністю і злочинами в морі [2, с.10].

Окрім захисту інформації від потенційних загроз, менеджерам необхідно провидити якісний аналіз, використовуючи зазначені комп'ютерні системи та організувати збір, систематизацію даних. Використовувати інформаційно-аналітичні центри, функціями яких є:

- консолідація матеріальних та інформаційних потоків на всіх етапах накопичення вантажів, організація єдиного інформаційного простору для учасників змішаних перевезень;
- інтеграція оперативної інформації про морський вантажний фронт всіх 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 та інші види інформаційних та аналітичних послуг [3, с.359].

Інформаційна безпека є невід'ємною складовою сучасного судноплавства. Перспективною є концепція формування економічної безпеки засобами активізації інноваційного розвитку інформаційної безпеки судноплавства, а саме - захист інформації, її аналіз, раціональні дії менеджера, інноваційні погляди є основними методами підвищення рівня інформаційної безпеки.

Список використаних джерел:

1. О. М. Мельник, А. О. Волошин, О. А. Онищенко, О. В. Щербина, Н. В. Васалатій, П. В. Нікітюк: Організація забезпечення інформаційної безпеки морського судна. *Збірник наукових праць УкрДУЗТ*, 2022, вип. 201. С.69-78.

2. O. Melnyk: Ship's information security: technologies, international regulations and practical aspects. *Intellectual capital is the foundation of innovative development*, 2023. С.8-38.

3. Сотниченко Л.Л., Бурмака Л.О., Табенський С.В.: Формування інтегрованого управління транспортно-логістичними системами морських портів. *Наука і техніка сьогодні, серія «Економіка»*, № 11(25), 2023. С.349-361.

Кошева Є.О.

*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,
кафедри «Економічної теорії та підприємництва
на морському транспорті» НУОМА*

РОЗВИТОК ПОРТІВ ДУНАЙСЬКОГО КЛАСТЕРА В УМОВАХ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ ПОЗИЦІОНУВАННЯ

Глобальне судноплавство продовжує стикатися з численними викликами, включаючи загострення торговельної політики та геополітичну напруженість, а також має справу зі змінами моделей торгівлі в умовах глобалізації. Крім того, судноплавство має перейти до більш стійкого майбутнього з орієнтиром на екологію та цифровізацію.

У 2022 році обсяг морської торгівлі скоротився на 0,4 відсотка, але, за прогнозами у 2023 році він зросте на 2,4 відсотка [5].

В таблиці 1 представлено прогноз розвитку міжнародної торгівлі на вище згадані роки, де зазначено річна зміна у відсотках для загальної морської та контейнерної торгівель.

Починаючи з початку 2022 року, морська торгівля, зокрема суховантажні та танкерні перевезення, зазнала впливу через війну в Україні.

Війна призвела до змін у моделях судноплавства та збільшила відстань для товарів, особливо нафти та зерна. Зростання в тонно-милях перевищує зростання в тоннах у прогнозах на 2022, 2023 та 2024 роки

Табл.1

Прогноз розвитку міжнародної морської торгівлі на 2024–2028 рр

Прогноз розвитку міжнародної морської торгівлі на 2024–2028 рр (Річна зміна у відсотках)		
Рік	Загальна морська торгівля	Контейнерна тогівля

2024	2,1	3,2
2025	2,2	3,2
2026	2,2	3,2
2027	2,1	3,0
2028	2,1	2,9

Джерело: [6]

У 2023 році відстань нафтових вантажів досягла довгострокових максимумів через перешкоди через війну в Україні. Сира нафта та нафтопродукти подорожували на більші відстані, оскільки Російська Федерація шукала нові експортні ринки для своїх вантажів, а Європа шукала альтернативних постачальників енергії.

У 2023 році вантажі зерна проходили більші відстані, ніж будь-який інший рік. Хоча у 2022 році завдяки Чорноморській ініціативі поставки зерна з України відновилися, кілька країн-імпортерів зерна були змушені покладатися на альтернативних експортерів зерна. Натомість вони купують у Сполучених Штатах Америки чи Бразилії, що потребує більш тривалого перевезення.

У 2022 році показник кількість суднозаходів у порти Дунайського регіону виріс після початку повномасштабного вторгнення, однак впав для портів-лідерів, а саме порти Одеський, Південний, Чорноморський, їх показники становлять 3% та нижче. Однак в такі порти як Рені, Ізмаїл кількість судно заходів значно виросла, бо з 2% виросло до 28% - порт Ізмаїл, з 4% до 48% - порт Рені [5].

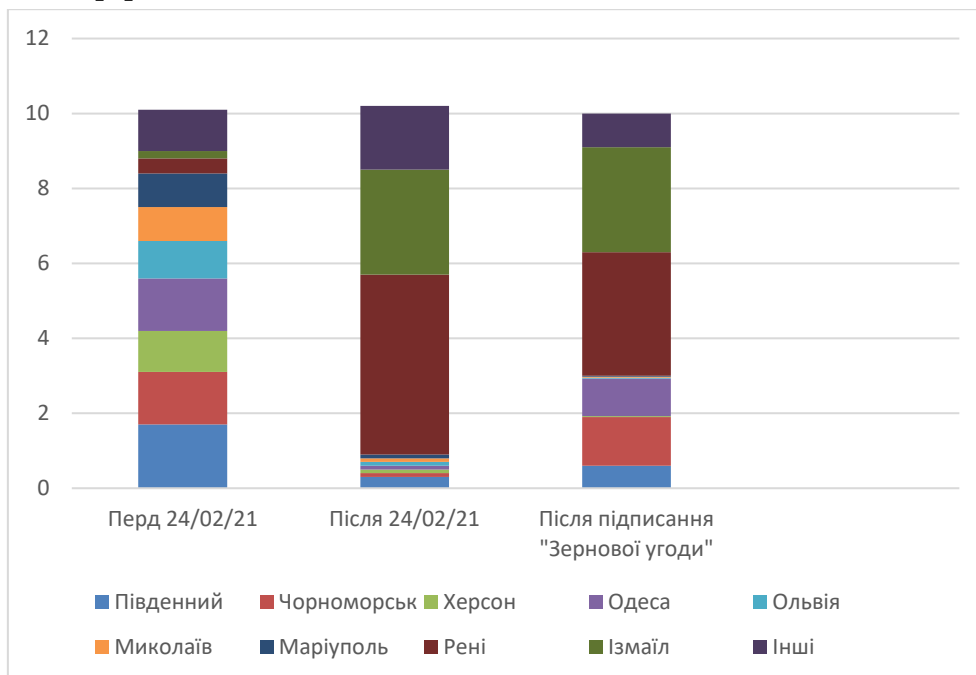


Рис. 1. – Кількість судно заходів в українські порти за 2022 рік
Джерело: [6]

Після припинення «Зернової угоди» морська торгівля через порти Дунайського продовжується. Порти Дунайського кластера за період січень-листопад 2023 року обробили 29,4 млн т вантажів, що у 6,97 разу більше порівняно із січнем-листопадом 2022 року. З початку повномасштабного вторгнення в портах Дунаю відкрито 23 нових терміналу та 20 нових точок для перевалки вантажів. Число лоцманів зросло з 14 до 78 осіб. Також удосконалено диспетчеризацію та операційні процеси, зокрема, проведення судів у нічний час доби та проведення суден за методом лідирування [1].

В серпні 2023 року Кабмін прийняв рішення про збільшення меж акваторії морського порту Усть-Дунайськ. Зміни були внесені до додатку “Кордони акваторії морського порту Усть-Дунайськ” до постанови КМУ від 07.10.2009 №1274 "Про межі акваторії морського порту Усть-Дунайськ" [4]. Таким чином, порт зможе приймати зерновози класу «Панамакс» та буде організована рейдова перевалка зерна. Потрібно зазначити, що Усть-Дунайськ є першим портом, який був приватизован в системі Prozorro. Процес продажу відбувся 17-го січня 2023 року, покупцем став ТОВ «Еліксир Україна». Сама компанія орієнтована на розвиток порту та хоче у довгостроковій перспективі компанія хоче побудувати зерновий елеватор на 50 000 т і об'єднати водними шляхами річки Дунай та Дніпро [2].

Щодо порту Рені, на початку червня 2023 року було оголошено про встановлення нового рекорду. Порт перевантажив 1 млн тон вантажу за травень 2023 року. І також портові оператори вийшли на рекордні показники, а саме держпідприємство Ренійський морський торговельний порт обробив близько 350 тис. тонн вантажу, компанія СК Аккорд – понад 100 тис. тонн. Для порівняння у 2020 році міськрада звільнила його від податку на землю, оскільки на той час лише за оренду землі порт заборгував 42 млн. грн, а ще були борги із зарплати. Зараз порт Рені грає важливу у стимулюванні української економіки. За номенклатурою вантажів, на першому місці зернові, на другому – продовольча олія.

Також порт Ізмаїл показав позитивні показники, бо тільки за січень 2023 року порт обробив майже 38 тис. тонн чугуна, бо за весь 2022 рік було оброблено лише 18,9 тис. тонн такої продукції [3].

Шляхом оптимізації роботи портів Дунайського регіону може бути впровадження електронної хмарної системи, що допоможе зменшити бюрократичну частину роботи портів та також дозволить більш швидко передавати дані між портовими службами, вантажовласниками, судовласниками, митницею. Прикладом такої системи може бути система «Блокчейн». Така пропозиція здається мені одним із економічно ефективних

варіантів розвитку портів, бо відбудеться зменшення витрат часу на документообіг, по розвитку торгівлі, логістиці, а також збільшиться інформаційна безпека портів.

Список використаних джерел:

1. Вантажообіг морських портів Україна 2023 рік: вебсайт. URL: <https://gmk.center/news/gruzooborot-morskih-portov-ukrainy-v-2022-godu-sokratitsya-v-tri-raza-ampu/> ;
2. Перевалка вантажів в Дунайських портах: вебсайт. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2023/03/16/698129/>
3. Підсумок 2023 року для українських портів: вебсайт. URL: <https://biz.nv.ua/experts/dunayskie-porty-spasenie-ukrainskogo-eksporta-aleksandr-kubakov-rasskazyvaet-podrobnosti-50322945.html>
4. Постанова КМУ від 07.10.2009 №1274 "Про межі акваторії морського порту Усть-Дунайськ" URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1240-2023-п#Text>
5. UNCTAD Overview 2022: вебсайт. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf .
6. UNCTAD Overview 2023: вебсайт. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf

Кузьменко К.М.

PhD, асистент кафедри

менеджменту та економіки морського транспорту,

Національного університету «Одеська морська академія»

**РОЗВИТОК МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЯК ОДИН ЗІ
СТРАТЕГІЧНИХ НАПРЯМКІВ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ**

Мультимодальні перевезення стають все більш популярними у світі торгівлі та логістики, дозволяючи компаніям ефективно керувати ланцюгами постачання та забезпечити швидку та надійну доставку.

Мультимодальні перевезення є однією з основних форм інтеграції на транспорті. Такі перевезення характеризуються використанням у перевізному процесі більш ніж одного виду транспорту, а також важливою особливістю є підписання одного договору перевезення на увесь маршрут, не залежно від кількості задіяних транспортних засобів [5]. Оператор перевезення ж несе відповідальність за вантаж на усіх етапах транспортування [3].

Мультимодальні сполучення мають багато переваг: дозволяють використовувати найбільш ефективний транспорт для кожного етапу маршруту, знижуючи час доставки і вартість перевезень; надають більшу гнучкість в обранні оптимального маршруту та використанні різних видів транспорту для досягнення кінцевої точки; завдяки оптимізації маршрутів та використанню різних транспортних засобів можна зменшити загальні витрати на перевезення; розподілення вантажів між різними видами транспорту може допомогти зменшити ризики, пов'язані зі затримками або непередбачуваними обставинами на шляху; використання більше одного виду транспорту може допомогти зменшити викиди шкідливих речовин у навколишнє середовище [1].

Мультимодальні форми взаємодії різних видів транспорту реалізуються через:

- створення морських залізничних і автомобільних поромів, шляхових естакад і перетинань (переїздів) в різних рівнях;
- уніфікацію і стандартизацію вузлів, деталей та габаритів вантажно-розвантажувальних машин і механізмів [4];
- узгодження параметрів контейнерів і конструкцій вантажних автомобілів, вагонів, суден і літаків, використання роудтрейлерів, автомобільних напівпричепів-контейнеровозів, суден-контейнеровозів тощо [3].

В умовах війни мультимодальні перевезення стали стратегічним напрямком розвитку в Україні. Інтеграція України через міжнародні транспортні коридори в міжнародне співтовариство значно обмежилась. Це відобразилось у скороченні й судно заходів у порти, й обсягів перевезень вантажів, й загалом вплинуло на світове сполучення країн басейну Чорного моря.

Задля прискорення темпів інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимально ефективного використання мультимодальних технологій необхідним є дотримання суттєвих умов. Перш за все, має місце модернізація системи планування перевезень усіма видами транспорту з урахуванням прогнозування потенційних вантажних і пасажирських потоків. Важливим є удосконалення умов організації мультимодальних перевезень, зокрема, шляхом формування мультимодальних транспортно-логістичних систем та впровадження прогресивних схем транзитних перевезень. Також необхідним є усунення адміністративних і технічних бар'єрів, впровадження комплексного підходу до розвитку всіх галузей транспорту, зокрема, з урахуванням розвитку мережі автомобільних доріг і залізничних колій пропорційно до розвитку морських портів і оновлення стратегічних об'єктів портової інфраструктури [1].

З початком війни власники вантажів були змушені шукати альтернативні варіанти доставки. Деякі вантажі були транспортовані з України до Румунії автодорогою, потягом або ж баржею, а потім відправлені з румунського порту Констанца. Тобто для стабілізації ситуації було задіяне мультимодальне сполучення.

Таким чином одним з найбільш важливих і актуальних завдань транспортної галузі на сьогодні є розвиток тісної координації та інтеграції усіх видів наземного, водного і повітряного транспорту на основі широкого впровадження логістичних підходів, автоматизованих систем управління перевізним процесом, розвиток нових технологій тощо, що об'єднує у собі розвиток процесів організації та управління мультимодальними сполученнями перевезення вантажів.

Список використаних джерел:

1. Ковиліна М. О., Примахов М.Т.. Закономірності впливу глобалізаційних процесів на формування провізної спроможності флоту. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті, 2020. 1 (70). С. 5-18. DOI: 10.31375/2226-1915-2020-1-5-18
2. Про мультимодальні перевезення: Закон України від 17.11.2021 р. № 1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text> (дата звернення: 20.04.2024).
3. Fan H.X. and Gu W.H. Study on the Impact of the Panama Canal Expansion on the Distribution of Container Liner Routes. Journal of Transportation Technologies, 2019. 9, P. 204-214. DOI: 10.4236/jtts.2019.92013.
4. Jourquin B. Accessibility Measures in Modal Choice Models: A Proof of Concept Applied to Freight Transport. Journal of Transportation Technologies, 2023. 13. P. 38-60. DOI: 10.4236/jtts.2023.131003.
5. Jourquin B. Calibration and Validation of Strategic Freight Transportation Planning Models with Limited Information. Journal of Transportation Technologies, 2016. 6. P. 239-256. DOI: 10.4236/jtts.2016.65023.
6. Vlada Zhykharieva, Liudmyla Shyriaieva, Olga Vlasenko. Current Trends of Protectionism in Shipping Industry. Transport Problems, 2019. 14. P. 89-100. DOI:10.20858/tp.2019.14.2.8

Мезіна Л.В.

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

ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТОК ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Функціонування та розвиток морської портової інфраструктури України має стратегічне значення в глобальній продовольчій безпеці. В експорті продукції українських аграріїв на перший план по критерію економічності виступає морський та річковий шлях доставки вантажів та стан і функціонування портової інфраструктури. Наприклад, за серпень 2023 року та по лютий 2024 рік Українським морським коридором та річкою Дунай експортовано 93% від загального агроекспорту України [1].

Ефективний та сталий розвиток функціонування портової інфраструктури є невід'ємною частиною забезпечення стійкості функціонування морської галузі. Забезпечення безперебійної роботи портової інфраструктури є основою економічної стійкості морських торговельних портів. Необхідно підкреслити, що один з основних показників економічної ефективності функціонування портової інфраструктури це час на обробку вантажопотоків.

Морські порти мають стратегічне значення для експорту української продукції. До війни в Україні через морські порти проходило 75% зовнішньоекономічного товарообігу. Потрібно підкреслити, що під час війни, також морський шлях та функціонування портової інфраструктури забезпечують продовольчу безпеку в світі. В транспортній галузі в Україні лідер з експорту вантажів є морський транспорт, який під час війни забезпечує 54 % перевезення українського експорту

Внаслідок агресії росії проти України в 2023 році в Україні працюють шість морських портів – порти Великої Одеси: морський порт Одеса, морський порт Південний та морський порт Чорноморськ та морські порти Дунайського кластеру – Ренійський морський торговельний порт, Ізмаїльський морський торговельний порт, Усть-Дунайський морський порт.

Вантажообіг портів України в 2023 році склав 62 млн.т. з них 56,3 млн.т – експорт. Основні вантажі в 2023 році це зернові вантажі (45,5 млн.т.), з них 12,7 млн.т склала агропродукція. Вантажообіг портів Великої Одеси в 2023 році склав 30 млн.т, а вантажообіг портів Дунайського регіону склав 32 млн.т. Порти Великої Одеси у 2023 році перевантажили на 15% вантажів більше ніж в 2022

році (50 + млн.т.), експорт агропродукції в Єгипет, Китай, США, Іспанію та інші [2].

За п'ять місяців функціонування експортного морського коридору (з 8 серпня 2023 року по 8 січня 2024 року) експортовано майже 15 млн. тонн вантажів, з них 10 млн. т – агропродукція: 33% вантажів – Китай, 11% йшли в Єгипет, 4% – Індонезія, 2% – у Туреччину. Також цим коридором з портів Великої Одеси вийшли судна, які були заблоковані внаслідок війни та не підпадали під дію Зернової Угоди. Більшість експортованих вантажів, які пройшли Українським морським коридором – це зернові вантажі.

Потрібно підкреслити, що темпи зростання експорту через Український морський коридор перебільшило темпи зростання експорту в рамках Зернової угоди

Війна в Україні змінює географію морських перевезень. Наприклад, постачання кукурудзи в Китай з України у березні 2023 році зменшилось на 33% порівняно з аналогічним періодом. Китай шукає нових постачальників агропродукції, наприклад, в травні 2023 році в Китай прибула перша партія кукурудзи з Південної Африки [3].

З початку війни привабливість дунайського регіону різко зросла та суттєво змінилася логістика. Потрібно зазначити, що логістика в дунайському регіоні має певні технічні обмеження. З технічної точки зору для забезпечення функціонування портової інфраструктури дунайських портів є підтримка необхідних для проходження суден глибин та гідроспоруд в акваторії морських портів. Потрібно підкреслити, що на початку війни максимальна осадка для проходження суднами гирла Бистре становила 3,9 метра, а в лютому 2023 році вже максимальна осадка складає 6,5 метра [4]. Стосовно розвитку логістики дунайського регіону розглядається: будівництво і модернізація під'їзних залізничних колій, забезпечення прямого залізничного повідомлення та створення умов для безперешкодного дорожнього сполучення

Країна агресор цілеспрямовано руйнує інфраструктуру портів України. З липня 2023 року країною агресором було пошкоджено або зруйновано 69,7 тис. метрів квадратних складських приміщень із зерном.

Держава розвиває сухопутну логістику, наприклад Укрзалізниця в 2023 році виготовила зерновоз, який максимально пристосований для перевезення збіжжя територією України та колією Європейського Союзу та враховує вимоги та особливості технічної складової інфраструктури. Далі планується серійне виробництво Укрзалізницею зерновозів.

Через зниження обсягу перевезень зернових вантажів, внаслідок блокування морських шляхів у Чорноморському басейні державою агресором, можливі наслідки для глобальної морської торгівлі: погіршення фрахтової

кон'юнктури, внаслідок непевності та побоювань судновласників подавати судна до морських портів Одеса, Південний, Чорноморськ та поява надлишків пропозиції на ринку морської торгівлі, підвищення цін на продукти харчування.

Після завершення воєнного стану в Україні, враховуючи масштаб руйнувань портової інфраструктури морських торгових портів та внутрішнього водного транспорту, найгострішим питанням буде необхідність залучення значних інвестицій в галузь для відновлення діяльності та розвитку підприємств. Важливим етапом слід вважати планування інвестиційного проекту, що передбачає досягнення кінцевих цілей у системі економічних обмежень та відповідно до критерію оптимізації грошових потоків. Очікується, що портова інфраструктура поверне до себе 85% вантажів.

Список використаних джерел:

1. 93 % продукції українських аграріїв експортуються через порти Великої Одеси та Дунаю. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. *Офіційний сайт*. URL: <https://mtu.gov.ua/> (2024)
2. Українські порти та зернова ініціатива. (2023). Адміністрація морських портів України. *Офіційний сайт*. URL: <https://uspa.gov.ua/>
3. Review of Maritime Transport 2023 / Report by the UNCTAD secretariat. New York, Geneva: UNCTAD, 2023. P. 156. *Офіційний сайт*. URL: <http://unctad.org/tnc>
4. Чудо на Дунаї // Порти України, №1-2. 2023. С.44-48.

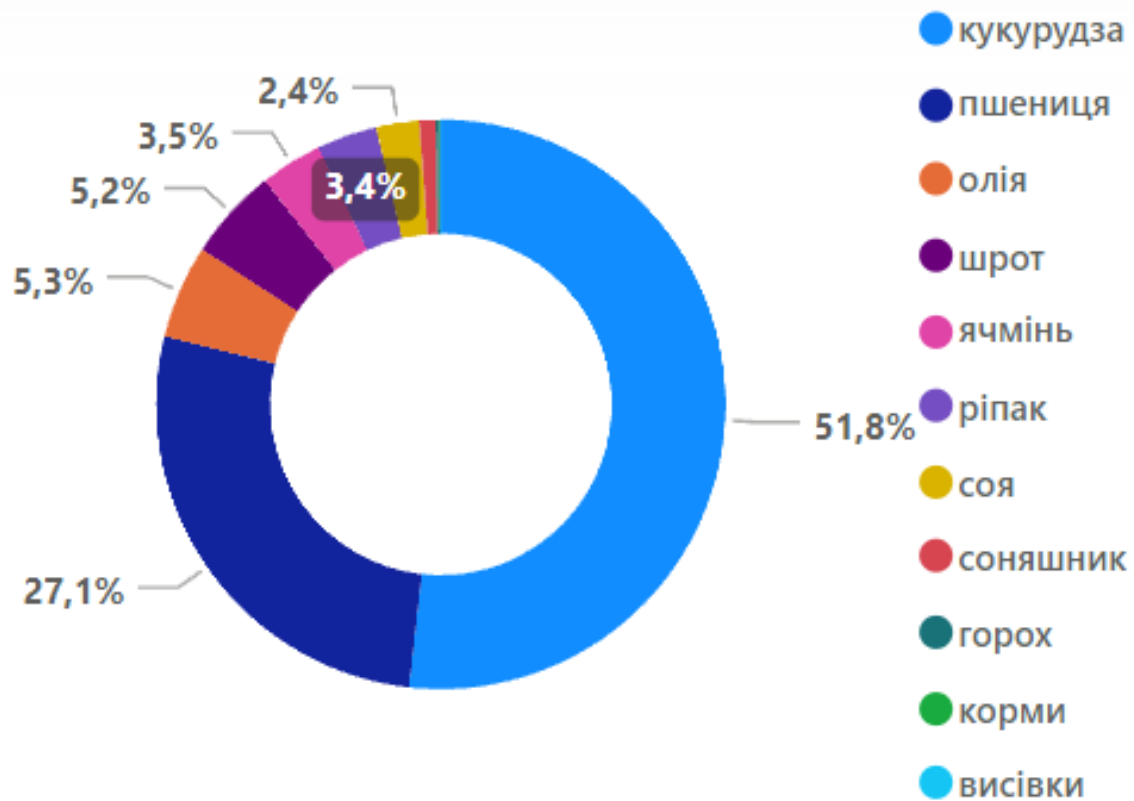
Міклухо О.В.

*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., доц. каф. «ЕТ та ПМТ»*

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ

Введення воєнного стану на території України призвело до значних змін в умовах перевезень, а також ускладнило виконання договорів перевезення. Зокрема, введено нові правила та обмеження, які стосуються не лише перевезень, але й руху транспорту взагалі, зокрема, обмеження на в'їзд і виїзд з певних територій. Крім того, під час воєнного стану актуальною стає питання страхування перевезень. З одного боку, існує загроза підвищення ризику внаслідок воєнних дій, з іншого – існує ризик того, що страхові компанії можуть знизити свої тарифи або відмовитися від страхування взагалі через

підвищення ризику. Також важливо враховувати, що військові дії можуть призвести до порушення термінів доставки вантажів та збільшення витрат на їх перевезення. Для підтримки економіки країни дуже важливим стало питання експорту основної продукції, яку виробляє Україна – це агропродукція. Для безпечної торгівлі морем було підписано Зернову угоду, домовленість між ООН, Туреччиною, Україною і РФ про морські коридори для вивезення українського зерна, підписана 22 липня 2022 року [1]. Основними аспектами функціонування зернового коридору в таких умовах була: 1. Безпека. Наявність зон конфлікту та бойових дій ускладнює транспортування зерна та доступ до сільськогосподарських регіонів. Важливо забезпечити безпеку транспортних маршрутів і зерносховищ для зменшення ризиків. 2. Логістика: зміни в безпеці та пересуванні впливають на логістичні ланки зернового коридору. Обмеження на пересування та зміни в розміщенні військових блокпостів можуть призвести до затримок у транспортуванні зерна. Додаткові заходи безпеки, такі як перевірки та контроль при транспортуванні, впливають на логістичну ефективність. 3. Зберігання: зерносховища та силоси частково перебувають під впливом військових дій або є об'єктом повітряних ударів. Забезпечення безпеки та захисту зернових запасів є важливим завданням. 17 липня 2023 року термін її дії збіг, РФ відмовилась від участі в ній та погрозила атакувати усі судна в акваторії чорного моря які прямують в Україну. Попри ці виклики за час дії Зернової угоди було транспортовано 32856086 тон агропродукції, що демонструє Рис.1



Джерело: <https://uga.ua/statistika-zernovogo-koridoru/>

Рис. 1 Товарна структура експорту Зернового коридору з 01.08.2022 по 16.07.2023 рік у відсотках

З 3 серпня 2023 року почав працювати Український морський коридор під захистом ЗСУ вже без участі у ньому країни агресорки, який показав кращі результати аніж попередня домовленість. Сьогодні Українським коридором пройшло 1140 суден, які експортували 33,8 млн т вантажів до 40 країн світу. З них 23,1 млн т – продукція українських аграріїв. Рис. 2. Робота морського коридору забезпечує перевезення 75% довоєнного товарообігу України.



Джерело: <https://www.railinsider.com.ua>

Рис. 2 Інфографіка обсягів перевезених вантажів за час дії Зернової угоди та Українського коридору

Також у 2023 році основним викликом став брак кадрів, пов'язаний з воєнними діями та міграцією населення. Внаслідок російського вторгнення в Україну було пошкоджено або знищено значну частину портової інфраструктури країни. Зокрема, були зруйновані або пошкоджені: доки, крани, склади, транспортні системи, затоплені або пошкоджені судна, які знаходилися в портах. Під час війни стало питання використання для логістики внутрішнього водного транспорту. Ефективне використання внутрішньо-водного транспорту України (далі – ВВТ) потребує розв'язання таких основних проблем:

- недосконала, застаріла, відсутня та нерозвинута публічна інфраструктура (в т.ч. шлюзи, навігація, габаритно-судовий хід), яка не забезпечує ефективну логістику, в тому числі повноцінну участь ВВТ в мультимодальних транспортних ланцюгах;

- відсутня достатня приватна інфраструктура (термінальні комплекси, мультимодальні логістичні центри тощо);

- старіння та дефіцит сучасного вантажного та технічного флоту, який би відповідав екологічним та технічним європейським стандартам;

- недосконала системна кадрова політика та брак кваліфікованого персоналу на ВВТ, зокрема його старіння та відсутність соціальної зацікавленості у молодих спеціалістів;

- брак фінансових ресурсів при потребі у значних інвестиціях в інфраструктуру та безпеку судноплавства;

- надлишкове бюрократичне навантаження не створює привабливого інвестиційного клімату;

- неконкурентні умови роботи у порівнянні з іншими видами транспорту, надмірне фінансове, зокрема податкове, навантаження;

- відсутність чіткого розподілу відповідальності за утримання та розвиток ВВТ, дублювання функцій між органами виконавчої влади з питань безпеки судноплавства, недостатність взаємодії між органами виконавчої влади.

Отже можна зробити висновки що навіть під час дії воєнного стану Україна спроможна забезпечити безпеку суден в акваторії Чорного моря, що в свою чергу дозволяє підтримувати економіку на рівні для нормального функціонування держави і ключову роль в цьому відіграють морські перевезення.

Список використаних джерел:

1. Обсяги експорту агропродукції зерновим коридором. URL: <https://uga.ua/statistika-zernovogo-koridoru/>
2. Підсумки роботи українського морського коридору за півроку. URL: <https://gmk.center/ua/posts/pidsumky-roboty-ukrainskoho-morskoho-korydoru-za-pivroku/>
3. Українські аграрії отримали до \$1 млрд збитків через саботаж Зернового коридору Росією. URL: <https://forbes.ua/money/zolotiy-koridor-sabotazh-rosiyskikh-inspektoriv-obiyshovsya-ukrainskim-agrariyam-v-1-mlrd-30062023-14562>
4. Відвантаження «зерновим коридором» знову знижуються. URL: https://ucab.ua/ua/pres_sluzhba/novosti/vidvantazhennya_zernovim_koridorom_znov_u_znizhuyutsya
5. Український морський коридор перевершив результати «зернової» угоди.. URL: <https://forbes.ua/news/za-piv-roku-roboti-morskogo-koridoru-ukraini-vdalosya-eksportuvati-bilshe-tovariv-nizh-u-mezhakh-zernovoi-ugodi-z-rf-tretina-eksportu-metalurgiya-07022024-19063>
6. За сім місяців Українським коридором експортовано 33,8 млн т вантажі. URL: <https://www.railinsider.com.ua/za-sim-misyacziv-ukrayinskim-korydorom-eksportovano-338-mln-t-vantazhiv>.
7. Макроекономічні показники. URL: <https://nabu.ua/ua/makroekonomichni-pokazniki.html>
8. Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. URL: <https://mtu.gov.ua/files>

Павленко В.А.

ст. викладач кафедри менеджменту та економіки морського транспорту Національного університету «Одеська морська академія»

ПЛАТОСПРОМОЖНІСТЬ В СИСТЕМІ ОЦІНКИ ФІНАНСОВОЇ СТІЙКОСТІ СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ

Одним із основних індикаторів, що характеризують фінансову стійкість судноплавної компанії, є її платоспроможність. Платоспроможність у міжнародній практиці означає достатність ліквідних активів на погашення будь-якої миті всіх своїх короткострокових зобов'язань перед кредиторами [1]. Платоспроможність підприємства визначається наявністю у його розпорядженні ліквідних активів – тих активів, які у максимально короткі

терміни можуть «перетворитися» на гроші, тобто бути реалізованими, або самі собою бути засобом платежу.

Основними ознаками платоспроможності є у достатньому обсязі коштів на поточному рахунку і відсутність простроченої кредиторської заборгованості. Таким чином, головна ознака стійкості – наявність чистих ліквідних активів, що визначаються як різниця між усіма ліквідними активами і всіма короткостроковими зобов'язаннями на певний момент часу.

Підтримання необхідного рівня стійкості – об'єктивна закономірність нормального функціонування підприємства в реальних і ринкових умовах, що постійно змінюються, особливо в системі ринку морської торгівлі [2].

У процесі функціональної діяльності судноплавних компаній, що здійснюють перевезення вантажів, відбувається безперервний кругообіг капіталу, змінюються структура коштів та джерел їх формування, наявність і потреба у фінансових ресурсах і, як наслідок, фінансовий стан підприємства, зовнішнім проявом якого виступає платоспроможність.

Фінансовий стан може бути стійким, нестійким (передкризовим) та кризовим. Здатність судноплавної компанії своєчасно проводити платежі, фінансувати свою діяльність на розширеній основі, переносити непередбачувані ситуації на фрахтовому ринку та підтримувати свою платоспроможність у несприятливих обставинах свідчить про її стійкий фінансовий стан, і навпаки [3].

Фінансова стійкість є відбитком стабільного перевищення доходів над витратами. Вона забезпечує вільне маневрування грошовими засобами судноплавної компанії та шляхом ефективного їх використання сприяє безперебійній функціональній діяльності, а також модернізації та оновленню флоту.

Фінансова стійкість служить запорукою виживання та основній стабільності підприємства, тобто це такий стан фінансів, який гарантує її постійну платоспроможність. Стійкий фінансовий стан досягається при достатності власного капіталу, високій якості активів, достатньому рівні рентабельності, ліквідності, стабільних доходах і на цій базі широких можливостях залучення позикових коштів.

Для забезпечення фінансової стійкості підприємство повинно мати гнучку структуру капіталу, вміти організувати його рух таким чином, щоб забезпечити постійне перевищення доходів над витратами з метою збереження платоспроможності та створення умов для відтворення.

Фінансова стійкість судноплавної компанії залежить від результатів його виробничої, комерційної та фінансової діяльності. Якщо виробничий і фінансовий плани успішно виконуються, це позитивно впливає на фінансове

становище компанії. І навпаки, внаслідок недовиконання плану щодо реалізації транспортних послуг флотом, відбувається збільшення їх витрат, зменшення виручки та суми прибутку і, як наслідок, погіршення фінансового стану судноплавної компанії та її платоспроможності.

Тому фінансова діяльність як відображення виробництва та реалізації продукції чи послуг компанії має бути спрямована на забезпечення планомірного надходження та витрачання грошових ресурсів, виконання розрахункової дисципліни, досягнення раціональних пропорцій власного та позикового капіталу та найбільш ефективно його використання.

Особливо слід підкреслити, що визначення меж фінансово-економічної стійкості підприємства належить до найважливіших економічних проблем. Недостатність фінансової стійкості може призвести до неплатоспроможності та відсутності коштів для розвитку фінансово-економічної діяльності. Надлишкова фінансова стійкість перешкоджає розвитку підприємства, обтяжуючи його витрати зайвими запасами та резервами, що викликає уповільнення обороту капіталу та зниження ефективності відтворення. Отже, фінансова стійкість повинна характеризуватись таким станом і рухом фінансових ресурсів, який одночасно відповідає вимогам ринку та відповідає потребам розвитку фінансово-економічної діяльності підприємства. Якщо фінансова стійкість – внутрішня його сторона, що відображає збалансованість грошових і товарних потоків, доходів і витрат, коштів та джерел їх формування, то платоспроможність – це зовнішній прояв фінансового стану підприємства. Для систематизації цілеспрямованості політики, проведеної суб'єктом господарювання, щодо підтримки необхідного рівня платоспроможності в системі фінансового менеджменту судноплавної компанії використовується фінансовий аналіз.

У процесі аналізу досліджується поточна та перспективна платоспроможність. У процесі аналізу поточної платоспроможності зіставляються наявні суми платіжних коштів із сумою термінових зобов'язань. До платіжних коштів відносяться кошти (на розрахунковому рахунку, в касі), короткострокові цінні папери, які можуть бути швидко перетворені на гроші.

Серед термінових зобов'язань особливе значення надається поточним пасивам - зобов'язанням та боргам, що підлягають погашенню. Це насамперед короткострокові кредити банку, кредиторська заборгованість за товари (роботи, послуги), а також заборгованість бюджету.

Якщо у підприємства сума платіжних коштів перевищує суму короткострокових зобов'язань, воно визнається платоспроможним. Якщо у підприємства сума платіжних коштів недостатня на погашення термінових зобов'язань, тобто. сума платіжних коштів менше суми термінових зобов'язань,

підприємство є неплатоспроможним. Про неплатоспроможність підприємства може сигналізувати відсутність грошей на розрахунковому, поточному та інших рахунках банку, у касі підприємства, наявність простроченої заборгованості банку, фінансовим органам, постачальникам, прострочення з виплатою зарплати працівникам.

Поточна платоспроможність характеризує поточний стан розрахунків на підприємстві та аналізується на підставі даних про фінансові потоки: приток коштів повинен забезпечити покриття поточних зобов'язань підприємства.

Перспективна платоспроможність визначає можливість підприємства у майбутньому розраховуватися за своїми короткостроковими боргами і досліджується переважно з допомогою показників ліквідності [4].

Ліквідність у широкому понятті означає здатність активів за певних обставин звертатися в готівку або отримати готівку для нормальної фінансово-господарської діяльності та відшкодування зобов'язань.

Ліквідні активи – мобільні платіжні кошти, якими можна розплатитися з кредиторами при настанні терміну платежу або на дострокову вимогу. Однак особливості перевізного процесу та розрахунків на морському транспорті визначають характер зміни фінансової складової судноплавної компанії.

Ступінь ліквідності визначається тривалістю періоду, в межах якого буде здійснена трансформація в готівку. Короткостроковим періодом умовно вважається тривалість рейсу. Терміни, що досягають року, ототожнюються з нормальною тривалістю виробничо-комерційного циклу, тобто проміжком часу, що відображає оборот ресурсів до отримання підприємством коштів за реалізовану продукцію. Ліквідність можна розглядати як час, необхідний для продажу активів і як суму, отриману від продажу активів.

Виходячи з викладеного, можна дати таке визначення: ліквідність судноплавної компанії – це мобільність підприємства, його можливість (при виникненні будь-яких обставин) за рахунок внутрішніх та зовнішніх джерел оперативно виявляти резерви платіжних коштів, необхідних для погашення боргів, та постійно підтримувати рівновагу між обсягами та строками перетворення активів у кошти та обсягами та строками погашення зобов'язань. Таким чином, ліквідність активів є індикатором платоспроможності підприємства. Інакше кажучи, ліквідність – це засіб підтримки платоспроможності.

Слід зазначити, що знання процедур формування показників платоспроможності дозволяє чітко розумітися на економічній суті фінансових показників, грамотно інтерпретувати їх зміни, враховуючи особливості підприємства, на якому проводиться фінансовий аналіз.

Знання ринкової позиції та фінансових резервів дозволяє правильно формувати та вирішувати завдання розширеного відтворення судноплавної компанії по всіх елементах ресурсів, що залучаються до цього процесу. Насамперед це флот, але не менш важливі й інші складові потенціалу, елементи та компоненти (вантажні системи, енергетичні установки, навігаційне обладнання тощо), і крім того, окремі економічні ресурси.

Список використаних джерел:

1. Фінансовий аналіз. Навчальний посібник / М.Р. Лучко, С.М. Жукевич, Фаріон А. І. – Тернопіль: ТНЕУ, – 2016 – 304 с.
2. Примачов Н.Т., Примачова Н.М., Вовк О.В., Н.А. Ксендзова. Підприємництво у торговому судноплавстві. - Одеса: ОНМА, 2008. - 376 с.
3. Фінансовий менеджмент : підручник / Д. І. Дема, Л. М. Дорохова, О. М. Віленчук [та ін.] – Житомир : ЖНАЕУ, 2018. – 320 с.
4. Готра В.В., Ріпич В.В., Дячок А.В. Діагностика фінансового стану підприємства та шляхи його покращення. Економіка і суспільство. 2017. № 8. С. 219-223

Переверзєва О.С.

*старший співробітник відділу міжнародного права
та права Європейського Союзу,
к.ю.н, старший дослідник*

Інституту держави і права ім. В.М. Корецького НАН України

**ОХОРОНА МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА АЗОВО-
ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ В УМОВАХ АГРЕСІЇ РОСІЙСЬКОЇ
ФЕДЕРАЦІЇ ПРОТИ УКРАЇНИ**

У 2011 р. тема «Охорона навколишнього середовища у зв'язку зі збройними конфліктами» була включена до програми Комісії міжнародного права ООН. У 2012 р. розпочалися неофіційні консультації з цього питання під час проведення її шістдесят четвертої сесії, яка продовжувалася на її шістдесят п'ятій сесії у 2013 р. Цього ж року призначено Марі Г. Якобссон спеціальним доповідачем з цієї теми (Резолюція А/68/10, п. 131). Проведення первинних консультацій дало змогу членам Комісії й наступного року висловити свої міркування щодо майбутньої роботи. У 2014 р. на шістдесят шостій сесії цієї Комісії спеціальний доповідач представив доповідь (Резолюція А/CN.4/674), на основі якої Комісія провела загальні дебати.

У 2015 р. спеціальний доповідач представив другу доповідь (Резолюція A/CN.4/685), мета якої полягала в ідентифікації чинних норм збройних конфліктів, що мають безпосереднє відношення до охорони навколишнього середовища [1].

Водночас сфера міжнародно-правового регулювання охорони морського середовища розглядається в цій доповіді окремо, з урахуванням специфіки цієї частини земної кулі. Передусім вона має справу з різними видами правового статусу морських просторів – від внутрішніх морських вод до відкритого моря. Крім загальної охорони довкілля, у міжнародному праві важливе значення мають відновлювальні заходи з нейтралізації вибухонебезпечних продуктів із затонулих суден під час збройних конфліктів, з яких відбувається витік екологічно небезпечних речовин, які отруюють морське середовище, становлячи небезпеку для цивільного населення і здоров'я.

6 червня 2023 року російські війська підірвали Каховську ГЕС. Прорив Каховської дамби на півдні України і наслідки руйнування призвели до екологічних наслідків, хоча ще оцінюються, неодноразово зазначалися «екоцидом» [2]. Нижче за течією, окрім шкоди населеним пунктам і сільському господарству, паводкові води загрожують скиданням великих обсягів агротоксинів і нафтохімікатів у Чорне море та призвели до масової загибелі риби, молюсків та інших водних видів [3]. Разом із тим, збільшення вмісту прісної води в Чорному морі призвело до цвітіння.

Україна вже розпочала розслідування та підготовку судового переслідування щодо воєнних злочинів та екоциду на основі Кримінального кодексу України та постійно закликає міжнародне співтовариство надати допомогу експертами, технологіями та допомогою на місцях для належного визначення та каталогізації повного обсягу заподіяної шкоди – шкоди, яка загрожує екосистемам далеко за межами кордонів України.

Джоджо Мехта співзасновник і виконавчий директор світової організації Stop Ecocide International зазначив: «Руйнування Каховської дамби в Україні є руйнівним. Україна, безсумнівно, захоче здійснювати судове переслідування відповідно до існуючих (хоча й обмежених) положень, які можна знайти як у її внутрішньому законодавстві, так і в різних частинах Римського статуту, включаючи спеціальну статтю про військові злочини щодо шкоди довкіллю. Примітно, однак, що історично та сьогодні агресори сприймають агресорами здебільшого «випадкову» шкоду навколишньому середовищу під час війни. Таким чином, важливо визнати екоцид як власний злочин, який застосовується як у мирний час, так і під час конфлікту, як більш ефективний засіб стримування серйозної та широко поширеної або довгострокової шкоди навколишньому середовищу [4].

Європейський Союз криміналізує серйозну шкоду навколишньому середовищу, яку можна порівняти з екоцидом. 17 березня 2023 року у м. Брюсселі (Бельгія) Європейський Союз схвалив «Директиви щодо захисту навколишнього середовища за допомогою кримінального права». Дана Директива включатиме положення щодо безпосереднього вирішення конкретних серйозних випадків руйнування екосистем, включаючи руйнування середовища, існування та незаконну вирубку. Хоча в оперативному тексті немає слова «екоцид», Європейський Союз чітко взяв до уваги текст, запропонований Європейським парламентом на початку цього року для боротьби зі злочинами на рівні екоциду. Остаточний текст з'явився після кількох місяців перемовин між Європейською Радою, Комісією та Парламентом, які розглядають, серед іншого, встановлення «кваліфікованого злочину», спрямованого на запобігання та покарання за найсерйознішу екологічну шкоду, та визначено «випадки, які можна порівняти з екоцидом». Запропонований текст Європейського парламенту було прийнято після одноголосного голосування Комітету з правових питань у березні 2023 року, в якому пропонувалося, що «держави-члени повинні забезпечити, щоб будь-яка поведінка, яка завдає серйозної та широко поширеної, або довготривалої, або незворотної шкоди, розглядається як правопорушення особливої тяжкості та каралися, як такі відповідно до правових систем держав-членів».

Вищенаведеного, можна зазначити, що Україна підтримує цей напрямок та просуває рекомендації в Раді Європи державам-членам прийняти закони про екоцид як міжнародний злочин.

Одним з важливих міжнародних стандартів є Женевська Декларація про права людини на морі від 1 березня 2022 р. Мета даної Декларації полягає в тому, щоб привернути загальну увагу до порушень прав людини на морі та захисту морського середовища.

Більше того, даним документом міжнародна спільнота ще раз підкреслила свою позицію щодо важливості забезпечення ефективних гарантій та захисту прав людини на морі та морського середовища у Світовому океані. Перевага для України бути однією із перших держав, яка б схвалила Декларацію про права людини на морі від 1 березня 2022 року для післявоєнної розбудови та юридичного захисту [5].

Список використаних джерел:

1. Доповідь Комісії міжнародного права ООН про охорону навколишнього середовища в зв'язку зі збройними конфліктами <https://fsfr.org/2016/07/08/доповідь-комісії-міжнародного-права//>

2. Перше публічне звернення президента Зеленського щодо прориву Каховської дамби: <https://twitter.com/ZelenskyUa/status/1666186079907598337>

3. <https://www.theguardian.com/world/2023/jun/06/dam-breach-could-be-ukraines-worst-ecological-disaster-since-chornobyl>

4. Kakhovka dam destruction branded ECOCIDE -Ukraine calls for assistance to assess damage <http://www.stopececide.earth>

Переверзєва О.С., Омельченко Н.Л. Міжнародно-правові стандарти прав людини на морі: перспективи розвитку в Україні. Юридичний вісник №4/2023 [www/http.yurvisnyk.in.ua](http://www.yurvisnyk.in.ua) С.8-9.

N.M. Primachova

*PhD of the Department of Economic Theory
and entrepreneurship in maritime transport
National University «Odesa Maritime Academy»*

PROBLEMS OF FORMING AND MAINTAINING THE EQUILIBRIUM OF THE MARKET TRADE MARKET

The main task for individual maritime transport enterprises is to increase the carrying capacity of the fleet, depending on the state of the maritime trade market and the owner's strategy. The company's additional transport capacity can be used both to increase the share of servicing the cargo flow and to change the technical and economic characteristics of competitiveness and, consequently, a new positioning structure. At the same time, the process of fleet development by the main operators should be assessed in relation to the increase and change in the structure of cargo flows and their routing according to logistics criteria [2].

In general, equilibrium in the maritime trade market system should be considered from two perspectives. The first is the clarity of the reaction of ship-owning structures to the nature of changes in the international division of labour and taking into account the reaction of competing subsystems. The second is the choice of a company's development strategy based on internal priorities and an accessible response to the risks of changes in the main characteristics of the maritime trade market.

The direction of the marginal characteristics of the innovative development of the transport fleet or trading port terminals according to the established economic indicators of the corresponding segment of the maritime trade market is reflected by the following conditions:

$$\Delta P_{ri} = (p_{dn} - p_{do}) \frac{K_{pn}}{K_{po}} \gamma_n T_{ew} (p_{cm} - c_{sm}),$$

where p_d - productivity of capital assets (ships, cargo terminals) of innovative technology (n) and the basic (replaceable) version of the replaced capital asset objects (o);

K_p – the value of capital assets of innovative technologies (n) and the basic state (o);

γ_n – coefficient of implementation of the design productivity of the transport facility;

T_{ew} – actual time of use of the production facility in the billing period;

p_{cm} – the accepted price characteristics of this type of transport operations;

c_{sm} – cost per unit of transport work according to the innovative technology option.

At the same time, it is important to highlight the limit on the cost of innovative technologies, which is aimed at optimizing the non-system component of development effectiveness (environmental, emergent, etc.). It is these components that characterize the emergent component of the systemic efficiency of a maritime transport enterprise.

That is why, when entrepreneurial economic problems arise, it is necessary to evaluate other types of innovative technologies outside of transport. The areas of synergy are particularly highlighted, which is why a special administrative and economic approach to maritime transport is required from macroeconomic strategies. This mission has actually been carried out recently by the International Maritime Organization.

The need to update the capital assets of shipping companies or trading ports should be considered as one of the laws of maintaining the adequacy of the economy, taking into account objective strategies aimed at regulation from the perspective of safety parameters. And for this, depreciation charges are not enough, so a resource of free financial reserves should be formed. This problem is compounded by the increasing impact of environmental restrictions on profit levels [4].

It is necessary to take into account that maritime transport not only plays the role of a mechanism for ensuring foreign trade, but also an instrument for creating the country's energy security. Additional requirements are especially clearly formed when implementing modern sanctions policy. This provision requires the development of appropriate policies regarding the development of maritime transport potential according to the criteria of systemic security of the country's participation in the international division of labour.

In this case, it is necessary to distinguish between the safety of production activities, characterized by the stability of the financial condition of the company and the stability of the utilization of production potential due to adequacy to market requirements, and safety in the system for implementing production functions.

The first is based on the level of managerial decisions and the adequacy of production parameters to the main characteristics of the positioning segment. This decision and result depend on the competence of the company's management and the availability of investment resources.

The second is based on strict legal requirements and the operational and technical adequacy of ships or terminals to the external conditions of their use. It is the latter that predetermine the presence of standard risks, which manifest themselves negatively when special rules are ignored.

The sustainability of maritime transport enterprises in the system of functional activities should be considered from the perspective of compliance of the technical and economic level of production potential with the changing conditions of the maritime trade market. Economic sustainability should be considered within the acceptable lower level of profitability due to external negative conditions of operator activity.

This necessitates a timely response to the nature of changes in the conditions of the global maritime trade market. The actual differentiation of the basic conditions for servicing cargo flows also predetermines the need to change the role of individual maritime states.

References:

1. Сенько О.В. Організаційно-економічний механізм параметричного управління морською транспортною індустрією: монографія. Чернігів: ЧНТУ, 2019. 359 с.
2. Фрасинюк Т.І. Система забезпечення стійкості розвитку підсистем морської транспортної індустрії: монографія. Одеса: НУ «ОМА», 2017. 303 с.
3. Blank, I.A. Investment Management: A Science to Teach or an Art to Learn? Publisher: Springer. 2018. 444 p.
4. Griffiths, A., & Wall, S. Economics for Business and Management. Pearson Education Limited. 2018. 520 p.

Сенько О.В.

д.е.н., професор кафедри менеджменту

та економіки морського транспорту

Національного університету «Одеська морська академія»

ЕФЕКТИВНІСТЬ СУДНОПЛАВСТВА ЗА КРИТЕРІЯМИ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ ТА РЕСУРСНОСТІ

Розвиток судноплавства та основних підрозділів морської транспортної індустрії ґрунтується на пріоритеті підприємницької оцінки ризику та ефективності процесів капіталізації грошових потоків. Головним же стає досягнення збалансованого стану за критеріями результативності функціонування з одного боку та використання усіх видів ресурсів з іншого, тобто ресурсності судноплавства.

Параметри морського транспорту як економічної категорії розглядаються у формі найважливіших величин, що характеризують стан країни в глобальному ринку морської торгівлі. Серед них виділяються: частка морського транспорту у формуванні позитивного сальдо рахунку поточних платежів, рівень транспортної (фрахтової) незалежності зовнішньої торгівлі, загальний дедвейт і його техніко-економічний рівень, величина і якісні сторони провізної і пропускну здатності флоту й портів, частка сегмента ринку праці моряків тощо.

В умовах відносної збалансованості темпів глобального економічного зростання і його підтримання ефективною діяльністю морської транспортної індустрії проблемою залишається удосконалення методологічних основ управління параметрами та критеріями розвитку торгового флоту. У цьому аспекті ні національна, ні світова практика не містять вирішення питання нормалізації стану підрозділів виробничого та транспортного потенціалу на основі збалансованої алокації й реального позиціонування в міжнародному поділі праці.

Ефективність функціонування судноплавних компаній и судноплавства у цілому пов'язана с великим обсягом капіталовкладень. Тому формування ефективності у цьому сегменті світової економіки пов'язана з формуванням інвестиційних проектів у сфері торговельного судноплавства, що вимагають комплексного підходу та глибокого аналізу різних факторів. Серед факторів які впливають на рівень інвестиційної привабливості насамперед ринкові умови, технічну оснащеність суден, міжнародні правові норми, екологічні вимоги [1]. Інвестиційні проекти у морській індустрії можуть включати будівництво нових суден, модернізацію та ремонт існуючого флоту, розвиток

інфраструктури портів та терміналів, впровадження новітніх технологій та систем управління, а також розвиток логістичних та транспортних послуг.

Інвестиції у сучасний та ефективний флот, інфраструктуру портів та терміналів, а також новітні технології та сучасний менеджмент є необхідними для підтримки конкурентоспроможності та розвитку судноплавства.

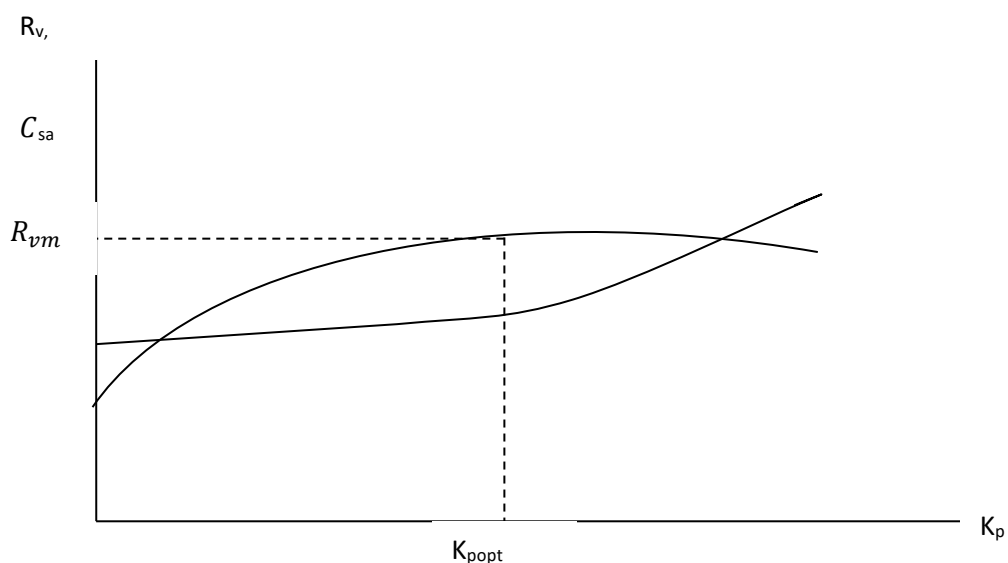
В той же час високі витрати на будівництво та утримання суден, ризики, пов'язані зі змінами в міжнародних правових нормах та екологічних вимогах, нестабільність на світових ринках може ускладнити реалізацію інвестиційних проектів.

Однак, для ефективного функціонування судноплавства важливим є співвідношення наявних ресурсів з одного боку та результативність з іншого[2].

У загальному вигляді існує оптимальне співвідношення результатів і ресурсів, яке відображає об'єктивність становища судноплавної компанії в сегменті спеціалізованого судноплавного бізнесу (рис.1). При цьому необхідно враховувати, що водний простір є специфічним унікальним виробничим середовищем, що потребує вищої надійності транспортних суден та високої кваліфікації моряків, які працюють у складних умовах. Практика традиційних морських держав підтверджує необхідність раннього початку підготовки моряків. Професіоналізм, що формується протягом усього періоду роботи у морі, особливо в умовах постійного ускладнення конструкції транспортних суден з позиції безпеки та управління функціональною діяльністю.

Критеріальним параметром часу позиціонування та переходу на наступний інноваційний рівень стає оптимізація ресурсного забезпечення для подальшого етапу розвитку [3, 103 стор]. Саме час досягнення максимального грошового потоку має визначати менеджерські рішення щодо розвитку, а не період спаду, як це традиційно реалізується. Цей підхід забезпечує пріоритетність позиціонування на основі відповідності техніко-економічного рівня судів

конкурентним



ВИМОГАМ.

Рисунок 1. Збалансованість капіталовідачі і вартості активів комплексу трансшипменту

Отже, управління розвитком спеціалізованих та інших форм транспортного мореплавання та конкурентного обслуговування вантажопотоків має відповідати вимогам максимізації питомої віддачі потенціалу судноплавної компанії $rvc = f(K_p)$.

Саме ця умова, зумовлюючи вимоги до вибору та реалізації стратегії розвитку національного сегменту трансшипменту, стає найбільш складною у реалізації. По-перше, постійно зростає вартість будівництва суден. По-друге, головною проблемою стає визначення адекватності якості комплексу послуг та їх оцінки з боку споживачів (вантажовласників).

Список використаних джерел:

1. Allianz (2022). Impact of Ukraine war on Global shipping. Safety and Shipping Review 2022, May 2022.

2. Allen J (2022). Who's Building the Alternative Fuel Capable Orderbook? Clarksons Shipping Intelligence

3. L.A. Pavlovska, L.V. Petrychenko Одеський національний морський університет Проблеми річкового судноплавства в Україні Розвиток методів управління та господарювання на транспорті, (3(64), 94-106. <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2018-3-94-106>

Singh Binay Kumar

*2 nd year post graduate student,
the third level of higher education*

National University «Odesa Maritime Academy»

PECULIARITIES OF SOFT SKILLS DEVELOPMENT IN MARITIME CREW MEMBERS

Effective maritime operations require not just technical expertise, but also a strong foundation of soft skills among crew members. As the industry continues to evolve, the development of these interpersonal abilities has become increasingly crucial for ensuring the safety, efficiency, and overall success of maritime endeavours. This introductory section will explore the key soft skills required for members of maritime crews and the importance of implementing comprehensive training and development programmes to nurture these critical competencies.

Excellent communication skills are essential for maritime crew members, who must effectively convey important information, instructions, and safety protocols to their colleagues and passengers. Soft skills like active listening, clear speech, and the ability to adapt communication styles to different situations are crucial for preventing miscommunication and ensuring the smooth operation of vessels [3, c.203].

Working on board a ship requires a high level of collaboration and teamwork, as crew members must coordinate their actions and work together to navigate challenging situations. Soft skills like empathy, flexibility, and the ability to resolve conflicts constructively are vital for fostering a positive and productive work environment, which in turn enhances the overall safety and efficiency of maritime operations. The maritime industry is inherently dynamic and unpredictable, with crew members often facing rapidly changing conditions, unexpected challenges, and high-pressure situations. Soft skills such as critical thinking, decision-making, and the ability to remain calm under stress are essential for enabling crew members to adapt quickly, identify and address problems, and make well-informed choices that prioritize safety and efficiency.

Effective communication is at the heart of successful seafaring operations. Crew members must be able to listen actively, interpret messages accurately, and express themselves clearly and concisely, especially in high-pressure or emergency situations. Proficiency in both verbal and non-verbal communication is essential for maritime professionals [1, c.40].

Active listening skills enable crew to fully comprehend instructions, procedures, and safety protocols. By focusing intently, making eye contact, and asking clarifying questions, seafarers can ensure they have understood the information correctly. This

attentiveness is crucial for coordinating tasks, sharing updates, and resolving conflicts. Speaking skills are equally critical, as crew must be able to convey important information, give clear directives, and relay urgent messages effectively. Seafarers should practice projecting their voice, using appropriate tone and pacing, and employing visual aids or demonstrations to enhance understanding. Excellent communication skills foster a culture of transparency, trust, and collaboration onboard.

Effective teamwork and collaboration are crucial for the success and safety of maritime operations. Crew members on board ships must work closely together, coordinate their efforts, and support one another to navigate complex situations and face the challenges of the open sea. From navigating treacherous waters to responding to emergencies, the ability to function as a cohesive unit is paramount.

Clear and open communication is the foundation of successful teamwork on board. Crew members must be able to convey information, share ideas, and provide feedback effectively, both verbally and through non-verbal cues. Establishing clear lines of communication, as well as protocols for decision-making and problem-solving, helps to ensure that the team is aligned and working towards common goals.

Developing strong interpersonal relationships and a sense of trust among crew members is essential for fostering a collaborative environment. This involves actively listening to each other, respecting different perspectives, and supporting one another during challenging situations. By building rapport and a sense of camaraderie, crew members are more likely to work together seamlessly and rely on each other when needed [2, c.60].

The maritime industry is known for its unpredictable nature, with constantly changing weather conditions, equipment malfunctions, and other unexpected events. Successful crews must be able to adapt quickly, adjust their plans, and work together to find innovative solutions to these challenges. Cultivating a flexible mindset and a willingness to collaborate enables crew members to navigate these dynamic situations effectively. Effective problem-solving and decision-making skills are crucial for maritime crew members, who often face complex challenges and need to make quick, informed decisions in high-pressure situations. Crew members must be able to assess situations objectively, identify the root causes of problems, and develop creative solutions that prioritize safety, efficiency, and the overall well-being of the ship and its passengers or cargo.

This involves the ability to gather and analyse relevant information, consider multiple perspectives, weigh the potential consequences of different courses of action, and make decisions that balance technical, operational, and interpersonal considerations. Crew members should also be able to adapt their problem-solving and

decision-making approaches to changing circumstances, drawing on their experience and expertise to respond effectively to unexpected situations.

1. Critical thinking and analytical skills: Crew members must be able to break down complex problems, identify key factors and interdependencies, and systematically evaluate possible solutions.

2. Creativity and innovation: Effective problem-solving often requires the ability to think outside the box and come up with novel, unconventional solutions that address the unique challenges faced in the maritime environment.

3. Collaboration and communication: Solving complex problems and making important decisions often requires input and coordination from multiple team members, so strong interpersonal skills and the ability to effectively communicate and collaborate are essential.

In the unpredictable and dynamic maritime industry, the ability to adapt and respond flexibly to changing circumstances is paramount. Crew members on board ships must be able to navigate through unexpected situations, from sudden weather changes to equipment malfunctions, and quickly adjust their approaches to maintain safety, efficiency, and morale. This adaptability is essential, as the maritime environment is constantly in flux, requiring personnel to think on their feet, problem-solve, and make informed decisions under pressure [3, c.90].

Adaptable and flexible crew members are able to readily modify their communication styles, work processes, and even roles and responsibilities to address the needs of the moment. They can seamlessly transition between tasks, readily accept changes in plans, and demonstrate a willingness to take on new challenges. This agility enables the crew to work cohesively and effectively, even in the face of adversity, ensuring the successful completion of voyages and the well-being of all on board.

Developing strong emotional intelligence and interpersonal skills is crucial for maritime crew members, who often face demanding situations that require effective communication, empathy, and the ability to navigate complex social dynamics. These soft skills enable crew to better understand and manage their own emotions, as well as those of their shipmates, fostering a cohesive and cooperative work environment even under stressful conditions.

Emotional intelligence encompasses self-awareness, self-regulation, motivation, empathy, and social skills. For maritime professionals, this translates to skills like active listening, conflict resolution, stress management, and the ability to build rapport and trust with colleagues. By developing these competencies, crew members can better support one another, resolve disputes productively, and maintain morale and productivity on board.

1. Self-Awareness: recognising one's own emotional responses and understanding how they impact behaviour and decision-making.

2. Empathy: The capacity to understand and share the feelings of others, allowing crew to offer support and find common ground.

3. Relationship Management: The ability to communicate effectively, manage conflicts, and foster positive interpersonal dynamics among the crew.

Integrating emotional intelligence and interpersonal skills training into maritime education and ongoing professional development programmes can equip crew with the tools they need to navigate the unique challenges of life at sea. By cultivating these essential soft skills, maritime organisations can build more resilient, cohesive, and high-performing teams capable of delivering safe, efficient, and environmentally responsible operations [1, c.69].

Soft skills are not static; they require ongoing development and refinement. Effective training programmes for maritime crew should incorporate a continuous learning approach, providing regular opportunities for skill-building, feedback, and reinforcement. This could include mentorship programmes, peer-to-peer learning sessions, and regular check-ins to assess progress and identify areas for further improvement. By fostering a culture of lifelong learning, organisations can ensure their crew maintain and enhance their soft skills over the course of their careers [2, c.95].

References:

1. N.Naikar, A.Saunders. Crossing the boundaries of safe operation: An approach for training technical skills in error management. - URL: https://www.researchgate.net/publication/220579370_Crossing_the_boundaries_of_safe_operation_An_approach_for_training_technical_skills_in_error_management

2. The Importance of Soft Skills in the Maritime Industry: Communication, Leadership, and Teamwork. - URL: <https://devmarineacademy.com/insight-details/the-importance-of-soft-skills-in-the-maritime-industry-communication-leadership-and-teamwork>

3. M.MacLachlen. Maritime Psychology: 2017. - URL: <https://www.amazon.com/Maritime-Psychology-Research-Organizational-Behavior/dp/3319454285>

Станєва Я.М.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
ступеня «доктор філософії», спеціальність 073 Менеджмент
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Сотниченко Л.Л., д.е.н., професор кафедри
менеджменту та економіки морського транспорту ННІ МПіМ НУОМА*

ЕВОЛЮЦІЯ ПІДХОДІВ ДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА

Регулювання сталим розвитком морської портової галузі України виступає одним з пріоритетних напрямів перетворення національної транспортної системи, в ефективну високоприбуткову галузь, що забезпечує експорт та імпорт послуг та забезпечує потреби України в морських зовнішньоторговельних, транзитних та каботажних перевезеннях вантажів.

Інтерес до проблеми сталого розвитку морської портової галузі викликаний посиленням нестабільності зовнішнього та внутрішнього середовища. В даний час практично у всіх країнах світу значна увага приділяється проблемі сталого розвитку.

Термін «сталий розвиток» набув широкого поширення з 1987 року, з доповіді Всесвітньої комісії ООН з навколишнього середовища та розвитку «Наше спільне майбутнє» [1], де сталий розвиток визначено як розвиток, у якому нинішні покоління задовольняють свої потреби, не позбавляючи майбутні покоління можливості задовольняти власні потреби.

У 2015 р. Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй (ООН) було прийнято резолюцію «Перетворення нашого світу: Порядок денний у сфері сталого розвитку на період до 2030 р.». Забезпечення сталого розвитку було визначено ООН як глобальна мета розвитку тисячоліття. Ця концепція сталого розвитку багато в чому передбачає дотримання збалансованості економіки, екології та соціальної сфери [2].

Незважаючи на те, що поняття сталого розвитку підприємства є ключовим та загальноживим, існує досить велика кількість визначень.

Сталим розвитком характеризується той стан, у якому задовольняються потреби теперішнього часу, але ставиться під загрозу здатність майбутніх поколінь задовольняти свої потреби.

Сталий розвиток це властивість системи реагувати на зміни зовнішнього середовища та генерувати чинники, що зумовлюють її врівноважений стан та забезпечують стійкістю організації. Під стійкістю організації розуміють

сукупність властивостей його виробничої, інноваційної, організаційної, фінансової та багатьох інших видів діяльності.

Підприємство є стійким, коли приносить прибуток. Якщо організація не приносить прибуток, то індикатором нестійкої діяльності є завдані їм збитки. Воно має змінити свою господарську політику, знизити собівартість, скоротити кількість працюючих чи вжити інших заходів щодо свого оздоровлення. Інакше підприємство стане банкрутом і зникне з ринку.

Під сталим розвитком розуміється процес, у якому всі блоки діяльності підприємства функціонують стабільно й взаємодіють один з одним, цим забезпечуючи високий рівень продуктивності і якості підприємства.

Сталий розвиток це здатність підприємства зберігати внутрішню збалансованість і динамічну рівновагу у процесі розвитку, ефективно використовувати стратегічні ресурси та економічний потенціал розвитку, забезпечуючи досягнення цільових показників розвитку в умовах впливу факторів зовнішнього та внутрішнього середовища.

Таким чином, розглянувши визначення поняття «Сталий розвиток підприємства», приходимо до таких висновків:

- на даний момент немає точного єдиного підходу до визначення сталого розвитку та економічної стійкості підприємства;
- кожен із розглянутих підходів має як переваги, так і недоліки;
- говорячи про сталий розвиток, не слід дотримуватися якогось одного конкретного підходу, а краще розглядати їх у загальному контексті.

Під сталим розвитком підприємства розумітимемо здатність підприємства адаптуватися до впливу факторів зовнішнього та/або внутрішнього середовища, що дозволить у довгостроковій перспективі отримувати прибуток і досягати цільових показників [3].

Проблема забезпечення сталого розвитку підприємства зумовлена поточною ринковою ситуацією, що характеризується високим рівнем невизначеності, жорсткою конкуренцією та ризиками. Сучасний ринок постійно змінюється. Оскільки зміни відбуваються швидко, то саме пристосування до них стає суттєвою перевагою підприємств у боротьбі з конкурентами. В даних умовах компанії мають орієнтуватися на нові принципи і методи організації, засновані, передусім на вдосконаленні внутрішнього механізму управління функціонуванням підприємств. Основним компонентом такої організації є економічна стійкість [4].

Розглядаючи економічну стійкість як характеристику, що розкриває здатність підприємства реагувати на зовнішні та внутрішні чинники, зазначимо, що втрата економічної стійкості пов'язана з негативним впливом на фінансові притоки бізнесу, відносинами стейкхолдерів та економічними показниками

ефективності діяльності підприємства. В обов'язковому порядку економічна стійкість відображає стабільне перевищення доходів над витратами підприємства, стан ресурсів, забезпечує їх ефективне використання, а також сприяє розширенню та оновленню основних засобів [5].

Сталий розвиток підприємства тісно пов'язано з такими економічними категоріями як зростання, криза, ризик, інвестиції, інновації. Будь-яка організація має дві тенденції свого існування – функціонування та розвиток. Під функціонуванням організації мається на увазі підтримка життєдіяльності, збереження функцій, що визначають його цілісність, якісну визначеність. Під розвитком розуміється придбання організацією нової якості, що зміцнює його життєдіяльність, що зміцнює його позиції в умовах постійного середовища і можливість існувати і залишатися дохідним. Функціонування організації та її розвиток взаємопов'язані найтіснішим чином [6].

Сталому розвитку підприємства притаманний ряд особливостей, систематизованих на рис. 1.



Рис. 1. Ознаки сталого розвитку підприємства

Огляд економічної літератури свідчить про існування значної кількості видів сталого розвитку підприємства. У загально-ринковому аспекті можна назвати два види сталого розвитку: внутрішній, обумовлено станом підприємства та зовнішній, обумовлено стабільністю економічного середовища.

Умовою володіння технологією сталого розвитку підприємства до зовнішніх впливів є внутрішні властивості самого суб'єкта господарювання, всередині якого закладена основа стійкості. Щоб підвищити його стійкість до впливу різних чинників, необхідно, передусім, вдосконалювати сам об'єкт зсередини.

Список використаних джерел:

1. MapMe.Club «Поради». Найбільший порт у світі. URL: <https://mapme.club/poradi/5800-najbilshij-port-u-sviti.html>
2. Duru O., Galvao C. B., Mileski J., Robles L. T., Gharehgozli A. Розвиток сприятливого способу до port performance assessment. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. 2020. V/36. P.169-180.
3. Національна економіка: навчальний посібник / О. І. Котикова, О. А. Горобченко, Т. Г. Олійник. Миколаїв : ННАУ. 2020. 196 с.
4. Габ О. Реалізація стратегії інноваційного розвитку вітчизняних морських портів. *Економічний аналіз*. Тернопіль. 2019. Том 29. № 2. С. 102-110. URL: www.econa.org.ua
5. Отченашенко О.А. Методичні підходи до оцінювання економічної стійкості підприємства. *Вісник ЖДТУ*. 2011, № 4 (58), С.89-92. URL: <https://www.sworld.com.ua/konfer27/487.pdf>
6. Сучасні тренди економічного розвитку. Досвід ЄС та практика України : підручник / за ред. Л. Г. Мельника. Суми: ПФ Видавництво Університетська книга, 2021. 428 с.

Табенський С.В.

*здобувач вищої освіти 2 року навчання
ступеня «доктор філософії», спеціальність 073 Менеджмент
Національний університет «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Сотниченко Л.Л., д.е.н., професор кафедри
менеджменту та економіки морського транспорту ННІ МПіМ НУОМА*

ОРГАНІЗАЦІЯ ПРОЦЕСУ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

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

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

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

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

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

Можна виділити такі підпроцеси логістичного управління:

Підпроцес «Аналіз зовнішнього та внутрішнього середовища морського порту». Для даного підпроцесу необхідними умовами виступають стратегічні напрями розвитку, що формуються на макрорівні Єдиним оператором, і

враховують вимоги та очікування суб'єктів ринку транспортно-логістичних послуг щодо якості та номенклатури послуг, що надаються, тарифної та митної політики, стану об'єктів логістичної інфраструктури тощо [3].

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

Підпроцес «Стратегічного логістичного управління». Основою для стратегічного логістичного управління є насамперед результати аналізу зовнішнього оточення та аналізу внутрішнього середовища морського порту, здійснені на основі оперативної та статистичної звітності логістичної системи. Результати цього підпроцесу [4]:

- звіти про досягнення стратегічних цілей управління логістичною системою морського порту;
- документація щодо організації між-організаційної та функціональної логістичної координації між суб'єктами логістичної системи морського порту;
- управлінські рішення: що визначають пріоритети розвитку логістичної системи морського порту та є основою для розробки стратегічного плану розвитку; щодо вибору альтернативних проектів розвитку логістичної інфраструктури на основі порівняння вартісних та тимчасових витрат, джерел фінансування; що координують напрями та структуру вантажопотоків.

Перелічені управлінські рішення мають бути оформлені у формі положень, правил, інструкцій, які регламентують процес стратегічного управління розвитком морської транспортної інфраструктури.

Як інструменти стратегічного управління слід використовувати: стратегічне планування, стратегія дій у відповідь; складання списку альтернатив; причинно-наслідкова діаграма; формування ключових показників ефективності, контролінг, система збалансованих показників, економіко-математичне моделювання та ін. [4].

Підпроцес «Розвиток морської транспортної інфраструктури» передбачає якісну зміну об'єктів логістичної інфраструктури: морських терміналів, під'їзних колій, спеціальних суден, що забезпечують, створення єдиного інформаційного простору та впровадження цифрових технологій. У даному підпроцесу для досягнення результатів слід враховувати [5]:

- відповідність запланованих напрямів розвитку логістичної системи морського порту встановленим стратегічним пріоритетам;
- розробка документації з міжорганізаційної координації між операторами морських терміналів, запровадження логістичних інновацій транспортування, складування та вантажно-розвантажувальних робіт;
- стандартизація процесу переміщення вантажів та ін;

- оцінка поточного стану об'єктів інфраструктури морського порту та потреби в персоналі, інформаційного та програмного забезпечення;
- оцінка потреби в інвестиційних ресурсах.

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

Підпроцес «Управління проектами розвитку морської транспортної інфраструктури». До цього підпроцесу виступає формування інтегрованого портфеля проектів розвитку морської транспортної інфраструктури, портових потужностей; цифрових технологій. Підпроцес базується на прогнозах, пропозиціях та рекомендаціях, розроблених за результатами аналізу зовнішнього та внутрішнього середовища морського порту; на управлінських рішеннях; рекомендованих цифрових технологіях з управління проектами [6].

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

Підпроцес «Єдиний оператор». Основою даного підпроцесу є звіти та рекомендації, сформульовані за результатами аналізу внутрішнього та зовнішнього середовища морського порту, звіти логістичного координатора зі стратегічного управління [7].

Функціонування підпроцесу «Єдиний оператор» це: розробка та затвердження стратегічних пріоритетів розвитку морської транспортної інфраструктури; інформація для суб'єктів транспортного ринку, що містить відомості про прийняту тарифну та митну політику, застосовувані технології транспортування, перевалки та складування вантажів, наявність спеціалізованих вантажних терміналів та портофлоту, використання цифрових технологій, переваги розташування морського порту, що дозволяють оптимізувати вартісні та тимчасові витрати на перевалку вантажів тощо.

Підпроцес «Оперативне управління вантажо- та суднопотоками». Оперативне керування здійснюється логістичним координатором. Як основні завдання оперативного управління слід виділити [7]:

- моніторинг, управління вантажопотоками та суднопотоками: контроль параметрів, оперативне планування роботи операторів морських терміналів;

- допоміжні процедури: митні та сертифікаційні процедури, документообіг, забезпечення безпеки та ін.

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

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

Список використаних джерел:

1. Центр транспортних стратегій. URL: https://cfts.org.ua/news/2019/01/23/v_2018_godu_obyem_gruzoperevozok
2. Логістика в організації міжнародних перевезень: навчальний посібник / Войтко С. В., Корогодова О. О. Київ : КПІ ім. Ігоря Сікорського, 2022. 138 с. URL: <https://ela.kpi.ua/bitstream/Lohistyka.pdf>
3. Тараненко Ю.В. Аналіз ринку логістичних послуг в Україні. *Науковий вісник ХДУ, Економічні науки*. Харків.: 2015. № 12 (ч. 3). С. 219-222
4. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#n11>
5. Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт URL: <http://www.mtu.gov.ua>
6. Савіна, Н. Б. Інфраструктура логістичних процесів економічної діяльності. URL : www.nbu.gov.ua
7. Ринок логістичних послуг України: тренди та можливості. URL: <https://trademaster.ua/articles/312595>

Яворська А.Ф.

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

ВПЛИВ КРУЇЗНОЇ ІНДУСТРІЇ НА РЕГІОНАЛЬНУ ЕКОНОМІКУ

Будь-який вид туристичної діяльності супроводжується тим чи іншим впливом на свій напрямок. Туризм, в цілому, має широкий спектр екологічних, економічних і соціальних наслідків, які можуть бути як позитивними, так і негативними. Зокрема, круїзний туризм, може забезпечувати значну підтримку місцевої економіки портів; надавати фінансову підтримку фондам захисту навколишнього середовища, але при всьому цьому існує великий ризик нанесення шкоди морським ресурсам та прилеглої місцевості.[1] Найбільш відчутним є негативний вплив на навколишнє середовище. Велике число круїзних туристів в портах часто викликає занепокоєння місцевих жителів з приводу впливу на місцевість.

Іншим важливим питанням залишається ситуація на екскурсійному ринку. Працюючи з круїзними лініями, багатьом екскурсійним бюро і місцевим туристичним фірмам доводиться значно урізати вартість своїх послуг. Як показує практика, круїзні компанії беруть від 40% до 55% прибутку. Таким чином, місцеві туристичні фірми заробляють значно менше, ніж круїзні лінії на послугах, які вони надають. Така конкуренція, яка призводить до підриву цін, може зробити згубний вплив на місцевий бізнес. Берегові магазини так само залучені в діяльність круїзних компаній.[2]

Майже в кожній круїзній компанії існує відділ, що рекламує товари та послуги місцевих виробників в кожному порту. Вони часто мають маркування «рекомендований магазин». Їх економічні взаємини базуються на рекламі, яка робиться безпосередньо на борту судна для тисяч потенційних клієнтів і на фіксованій або процентній платі місцевого підприємства судну.

У розвитку круїзного судноплавства важливим є факт безпосереднього вкладу прямих інвестицій в локальну економіку портів заходження. Зазначимо, що в середньому один європейський турист, виходячи на берег у порту заходу судна, витрачає приблизно 100 євро на день.

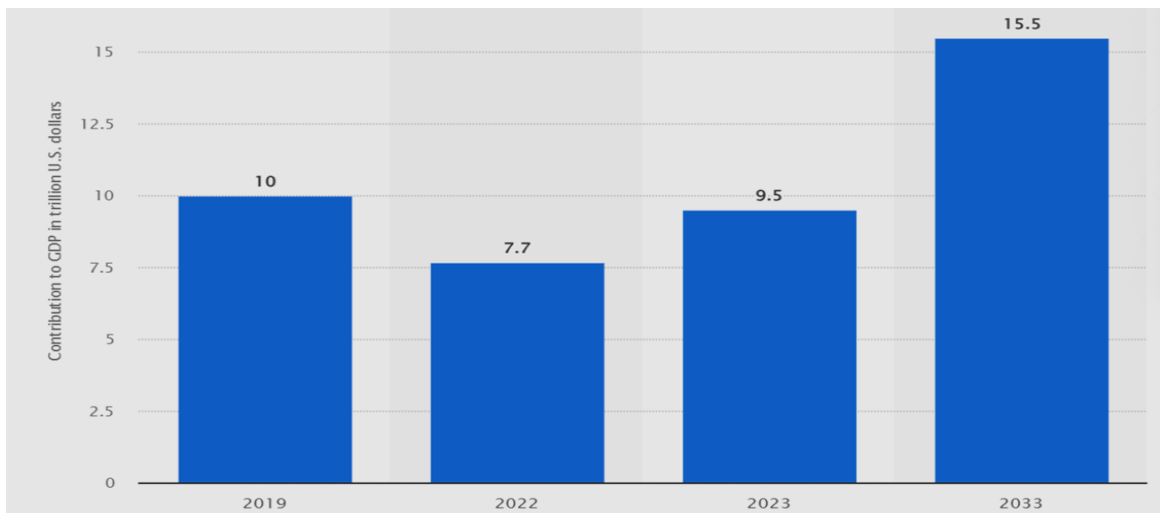


Рис. 1 Загальний внесок подорожей і туризму у валовий внутрішній продукт (ВВП) у всьому світі в 2019, 2022 та 2023 роках з прогнозом на 2033 роки (у трильйонах доларів США)

Джерело: Statista Research Department

У 2022 році загальний внесок подорожей і туризму у світовий валовий внутрішній продукт (ВВП) був на 23 відсотки нижчим, ніж у 2019 році, за рік до початку пандемії коронавірусу (COVID-19). Загалом внесок подорожей і туризму у світовий ВВП у 2022 році склав 7,7 трильйона доларів США. У 2023 році ця цифра досягла приблизно 9,5 трильйона доларів США, що залишилась на п'ять відсотків нижче рівня до пандемії.

У 2022 році загальний внесок подорожей і туризму у валовий внутрішній продукт (ВВП) провідних світових туристичних ринків залишався нижчим, ніж у 2019 році, за рік до початку пандемії коронавірусу (COVID-19). У 2022 році Сполучені Штати повідомили про найбільший загальний внесок подорожей і туризму у ВВП, причому ці галузі генерували, прямо чи опосередковано, приблизно два трильйони доларів США.

Characteristic	2019	2022
United States	2,172.4	2,018.3
China	1,824.1	582.8
Germany	390.4	353.1
United Kingdom	306.5	290.8
Japan	304.8	257.3
France	228.9	225.7
Mexico	219.2	214.6
Italy	217.3	202.7
India	209.1	199.6
Spain	196	186.6

Рис. 2 Загальний внесок подорожей і туризму у ВВП на провідних світових туристичних ринках 2019 та 2022 роках (у мільярдах доларів США)

Джерело: Statista Research Department

2022 року Китай і Німеччина йшли за рейтингом, загальний внесок подорожей і туризму у ВВП становив близько 583 мільярдів і 353 мільярдів доларів США відповідно. Загалом загальний внесок подорожей і туризму у ВВП у всьому світі знизився на 23 відсотки з 2019 по 2022 рік.

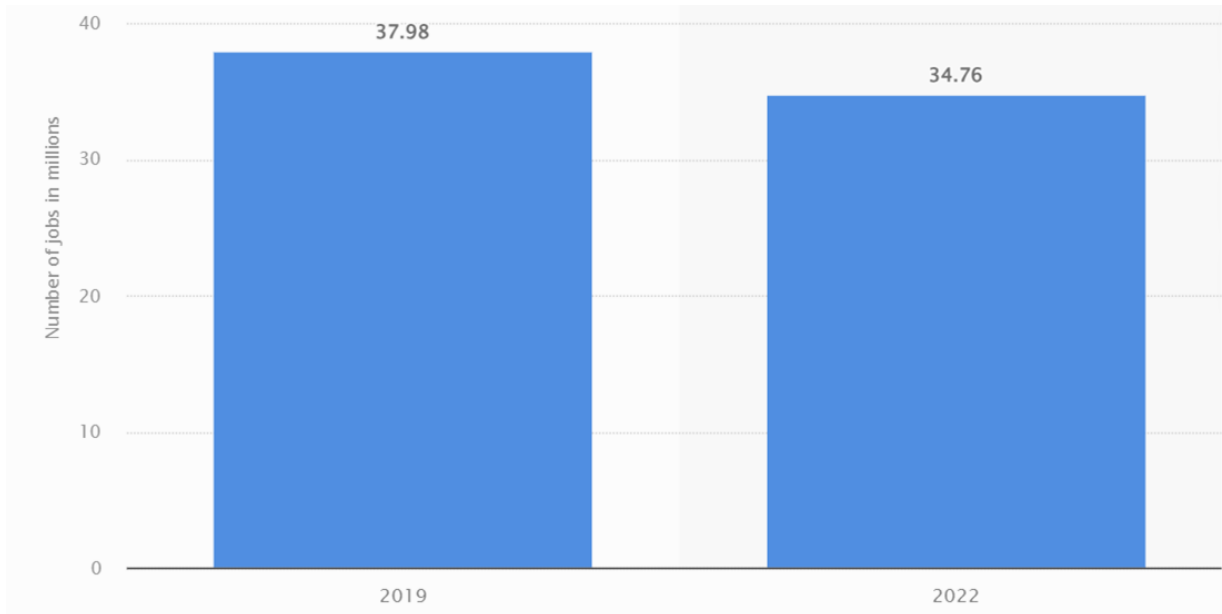


Рис. 3 Загальний внесок подорожей і туризму в зайнятість у Європі у 2019 та 2022 роках (у мільйонах робочих місць)

Джерело: Statista Research Department

У 2022 році загальна кількість робочих місць у сфері подорожей і туризму в Європі була приблизно на 8,5 відсотка нижчою, ніж у 2019 році, за рік до початку пандемії коронавірусу (COVID-19). Загалом у 2022 році подорожі та туризм створили, прямо чи опосередковано, близько 34,76 мільйонів робочих місць у регіоні.

Список використаних джерел:

1. Холлоуей Дж. К., Тейлор Н. Туристический бизнес: Пер. с 7-го изд.- К.: Знання, 2007. – 798 с.
2. Голубкова І.А. Макроэкономическая ценность круизного судоходства// *Вісник ДІТБ «Економіка, організація та управління підприємствами туристичної індустрії та туристичної галузі в цілому»* 2011, с. 98-104.
3. Statista Research Department 2023 [Електронний ресурс].

РОЗДІЛ III. УКРАЇНА В УМОВАХ ЦИВІЛІЗАЦІЙНОГО ВИКЛИКУ: УПРАВЛІНСЬКІ, ПРАВНИЧІ ТА МЕДІАЦІЙНІ СТУДІЇ

Єфтені Н.М.

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

МЕДІАЦІЯ ЯК КОМУНІКАТИВНИЙ ПРОЦЕС

Медіація як вид посередництва відома ще з давніх часів, але її інституціоналізація і структурованість як професійного виду діяльності відбувається в другій половині ХХ ст. В Україні в 90-х роках ХХ ст. з'являються перші медіаційні центри, які допомагали вирішувати конфлікти в різних соціальних сферах. Сьогодні частіше медіація використовується в сімейних і трудових конфліктах, в ділових і комерційних суперечках. Застосування медіації має специфічний характер і може використовуватися не в усіх конфліктах. В Законі України «Про медіацію» від медіація визначається як «позасудова добровільна, конфіденційна, структурована процедура, під час якої сторони за допомогою медіатора (медіаторів) намагаються запобігти виникненню або врегулювати конфлікт (спір) шляхом переговорів» [1]. Визначення медіації як структурованого процесу дає можливість розуміти обов'язкове і послідовне проходження усіх етапів і підкреслити важливість організаційних (процедурних задач).

Медіація як комунікативний процес сприяє налагодженню контактів і сприяє досягненню взаєморозуміння між учасниками конфлікту. В медіації беруть участь учасники конфлікту, а також медіатор чи медіатори, які координують комунікацію на основі паритетності сторін. В конфліктах люди зазвичай активно відстоюють свої позицію, налаштовані вороже і недовіряють протилежній стороні. Перед медіатором постає задача налагодити комунікацію між учасниками конфлікту і допомогти їм зрозуміти, що успішне завершення конфлікту завдяки співробітництву.

Медіація – це уміле управління дискусією, саме тому значну частку майстерності медіатора складає комунікативна компетентність [2, С.194]. Вдалим є визначення медіатора, де він «це переговорник, озброєний комунікативними технологіями й методами, якими він активно послуговується на своїх зустрічах» [3, С.276].

Насамперед, потрібно розуміти процес медіації з точки зору її комунікативного характеру. Медіація відбувається завдяки комунікації

учасників конфлікту, тому медіатор повинен володіти методами, які дозволять створити сприятливу атмосферу для раціонального обговорення конфліктних питань, попередження маніпуляцій, запобігання важких ситуацій і деструктивної поведінки.

Важливу роль відіграє організація комунікативного простору, яка дозволить медіатору здійснювати контроль за процесом і учасниками. Обов'язково потрібно враховувати час і тривалість проведення процедури, які будуть влаштовувати усі сторони. Під час зустрічей (спільних чи індивідуальних) відбувається збір інформації та визначення інтересів. При цьому, застосовуючи різні комунікативні техніки, медіатор сприяє розумінню інтересів сторін медіації, де кожна з сторін висловлює свої бачення проблеми, свої побажання, свій варіант рішення стосовно конфлікту. Важливим для медіатора є знання особливостей невербальної комунікації. Спостерігаючи за співрозмовниками, він може зрозуміти невідповідність між виголошеною інформацією і мовою тіла. Звертати увагу потрібно на дистанцію, на якій тримаються люди, пози тіла під час зустрічі, жести та міміку, а також якість голосу, його тембр, швидкість мови тощо.

Особлива увага відводиться міжособистісному спілкуванню, де увага приділяється позиції кожної сторони, їх цільовим установкам. З одного боку в кожна сторона відчуває потребу в правильному розумінні позиції один одного, але одночасно сторони зіштовхуються з недовірою і закритістю, які обумовлюються як свідомим так і несвідомим самозахистом. Роль медіатора полягає в оприлюдненні норм і правил спілкування і подальшому контролі за їх дотриманням.

Важливе значення відіграють техніки активного слухання, які вимагають концентрації і зосередження уваги на виголошеній інформації. Активне слухання направлене на отримання інформації, зниження соціально-психологічного напруження, створення атмосфери довіри і відкритості.

В першу чергу від медіатор концентрується на інформації, якою обмінюються сторони. Медіатор заохочує до активного спілкування, тому працює з різними видами запитань. Запитання є одним з головних інструментів медіатора і дозволяють отримувати додаткову інформацію і розширювати її, опрацьовувати окремі деталі, уточнювати окремі аспекти щодо почутого. Найбільш інформативними є відкриті питання, які не обмежують сторони і дають можливість кожному самовизначитися. Для уточнення і роз'яснення інформації, зосередження уваги на окремих питаннях, перевірки розуміння виголошеної інформації ефективними є перефразування. Також важливою є техніка узагальнення, яка дозволяє підсумувати виголошену інформацію і сконцентруватися на змісті отриманої інформації, а не на особистості. Для

створення спільного розуміння проблеми, сприйняття і переосмислення почутого і новий погляд на проблему медіатор використовує рефреймінг. Медіатору не бажано переходити до нових тем, якщо він не впевниться що сторони почули і зрозуміли один одного.

Конфлікти супроводжуються негативними емоціями, які впливають на поведінку учасників конфлікту і можуть призвести до загострення в конфліктній ситуації. Емоційне збудження не дозволяє конструктивно викласти свої думки, зрозуміти виголошену інформацію. Для медіатора є важливим розвинутий емоційний інтелект, який дозволить йому розуміти емоції сторін, своєчасно реагувати на агресію, не піддаватися зараженню їх емоціями та за необхідності контролювати емоції, використовуючи різні прийоми. Процедура медіації сприяє встановленню довіри, вивільненню від негативних емоцій та формуванню взаємної емпатії між сторонами.

Ефективною медіація буде тоді, коли сторони медіації хочуть вирішити конфлікт, відновити чи зберегти соціальні відносини. Оскільки не всі конфлікти мають юридичний характер і часто стосуються проблем міжособистісних взаємовідносин, які правом не регулюються, актуальним є розуміння процедури медіації і залучення професійного медіатора для допомоги у вирішенні конфлікту.

Медіація є майданчиком для комунікації, де кожен учасник має право на самовизначення, право бути почутим і можливість для самостійного напрацювання взаємовигідних рішень, які відповідають інтересам усіх сторін. Медіація є гнучкою процедурою, де сторонами обирається зручний час для зустрічі, визначаються найбільш важливі для них теми, викладаються думки, тривоги та їх побоювання.

Список використаних джерел:

1. Про медіацію: Закон України від 16.11.2021 р. № 1875-IX.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1875-IX#Text>
2. Медіація у професійній діяльності юриста: підручник. За ред. Н. Крестовської, Л. Романадзе. Одеса: Екологія, 2019. 456 с.
3. Рахліс В.Л., Павленко О.О. Переговори і медіація: підручник для підготовки професійного переговорника. Дніпро: ТОВ «Дріант», 2021. 344 с.

Задоя І.І.

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

ОСОБЛИВОСТІ КОМЕРЦІЙНОГО (ФІРМОВОГО) НАЙМЕНУВАННЯ, ЯК ОБ'ЄКТА ПРАВА ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ

Серед засобів індивідуалізації учасників цивільного обороту, товарів та послуг особливе місце посідають комерційні (фірмові) найменування. Комерційним (фірмовим) найменуванням є назва, якою юридична особа або громадянин, який здійснює підприємницьку діяльність без створення юридичної особи, позначають себе на ринку і яка використовується для їх ідентифікації в господарських (комерційних) відносинах [1].

Разом з тим, не завжди правильно розуміється і тлумачиться сутність цього поняття та здійснюється його ототожнення з поняттям: «найменування юридичної особи». У зв'язку з цим вбачається за доцільне визначити особливості комерційного (фірмового) найменування, шляхом проведення порівняльного аналізу з поняттям: «найменування юридичної особи».

Будь-яка юридична особа повинна мати найменування, яке має містити інформацію про її організаційно-правову форму (крім деяких виключень) та назву [2]. Тобто законодавство встановлює вимоги до структури найменування юридичної особи та до написання її найменування [3]. Ці вимоги є обов'язковими для створення і державної реєстрації юридичної особи. Також найменування юридичної особи обов'язково вказується в її установчих документах і вноситься до єдиного державного реєстру (ч. 3 ст. 90 ЦК України) [4]. Крім того, юридична особа додатково може мати комерційне (фірмове) найменування, але за умови що це підприємницька юридична особа, що здійснює господарську діяльність з метою отримання прибутку. Тобто, всі юридичні особи обов'язково мають найменування, але лише підприємницькі можуть мати комерційне (фірмове) найменування. Окрім юридичної особи, комерційне найменування може мати і громадянин-підприємець, заявивши як комерційне найменування своє прізвище або ім'я [5]. Отже, юридична особа обов'язково повинна мати найменування, а комерційне найменування може мати за бажанням.

Крім того, найменування юридичної особи не може бути тотожним найменуванню іншої юридичної особи [2], що міститься в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань. Якщо, під час державної реєстрації юридичної особи, з'ясується

така тотожність, то це буде підставою для відмови у проведенні державної реєстрації. Загалом, юридична особа не має права використовувати найменування іншої юридичної особи.

На відміну від найменування юридичної особи, різні юридичні особи можуть мати однакові комерційні (фірмові), найменування за умови, що це не вводить в оману споживачів щодо товарів, які вони виробляють та (або) реалізують, та послуг, які ними надаються (ч. 4 ст. 489 ЦК України) [4]. Тобто юридичні особи не можуть мати тотожних найменувань, але комерційні найменування можуть мати за умови різних сфер діяльності юридичних осіб.

Не зважаючи на те, що зазначені поняття використовуються для індивідуалізації юридичних осіб, вони, на думку деяких дослідників, виконують дещо відмінну функцію: найменування юридичної особи використовується для ідентифікації особи в органах державної влади, реєстраційних та фіскальних органах, а комерційне найменування для вирішення особи на ринку [6].

Ще однією відмінністю є обов'язковість здійснення державної реєстрації. Як вже зазначалась, найменування юридичної особи має бути зареєстроване обов'язково, а відомості про комерційне найменування можна зазначити в установчих документах юридичної особи або ж внести до відповідного реєстру за бажанням (ч. 2 ст. 159 ГК України) [5]. Як впливає з положень законодавства, вчинення таких дій є факультативним, хоча ГК України закріплює, що суб'єкт господарювання, комерційне найменування якого було включене до реєстру раніше, має пріоритетне право захисту перед будь-яким іншим суб'єктом, тотожне комерційне найменування якого включене до реєстру пізніше. Отже, для перспективності захисту комерційного найменування краще його внести до установчих документів юридичної особи та реєстрів.

Відмінним є і момент виникнення у юридичної особи права на зазначені найменування. Так, право інтелектуальної власності на комерційне найменування є чинним з моменту першого використання цього найменування та охороняється без обов'язкового подання заявки на нього чи його реєстрації і незалежно від того, є чи не є комерційне найменування частиною торговельної марки (ч. 2 ст. 489 ЦК України). А право на найменування виникає в юридичної особи з моменту її державної реєстрації.

Крім того, комерційне найменування є об'єктом права інтелектуальної власності та має певну вартісну оцінку, яка залежить від репутації юридичної особи. Також майнові права на комерційне найменування, за певних умов, можуть бути надані чи передані іншим суб'єктам. А найменування юридичної особи не є об'єктом права інтелектуальної власності, оскільки пов'язані з його

використанням правовідносини регулюються переважно нормами корпоративного законодавства (ч. 7 п. 78 постанови Пленуму Вищого господарського суду України від 17 жовтня 2012 р. №12) [7], позбавлене економічного змісту та властивості оборотоздатності [8].

На відмінностях між цими поняттями наголошує і Вищий господарський суд України в Оглядовому листі від 28 лютого 2017 р. № 01-06/521, звертаючи увагу на різне правове наповнення найменування юридичної особи та її комерційного (фірмового) найменування [1].

Список використаних джерел:

1. Про деякі питання практики застосування господарськими судами законодавства про захист прав на об'єкти інтелектуальної власності: Оглядовий лист Вищого господарського суду України від 28 лютого 2017 р. № 01-06/521. URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v_521600-17#Text

2. Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб - підприємців та громадських формувань: Закон України від 15 травня 2003 р. № 755-IV. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/755-15#n467>

3. Вимоги до написання найменування юридичної особи, її відокремленого підрозділу, громадського формування, що не має статусу юридичної особи, крім організації профспілки. затв. Наказом Міністерства юстиції України від 5 березня 2012 р. № 368/5. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0367-12#Text>

4. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#n435>

5. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436-IV. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#n315>

6. Право інтелектуальної власності на комерційне найменування, комерційну таємницю та торгівельну марку. URL:<https://wiki.legalaid.gov.ua/index.php3>

7. Про деякі питання практики вирішення спорів, пов'язаних із захистом права інтелектуальної власності: Постанова пленуму Вищого господарського суду України від 17 жовтня 2012 р. №12. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0012600-12#Text>

8. Вороняк А.С. Захист порушеного права на комерційне (фірмове) найменування юридичної особи. URL: <https://vl.arbitr.gov.ua/sud5004/pres-centr/news/220284/>

9. Про деякі питання практики застосування господарськими судами законодавства про захист прав на об'єкти інтелектуальної власності: Оглядовий

лист Вищого господарського суду України від 28 лютого 2017р. № 0106/521.
URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v_521600-17#Text

Ковбан А.В.

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

ДО ПИТАННЯ КОНСТИТУЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

Безпекова сфера України за останнє десятиріччя зіштовхнулася зі складними подіями – окупація територій АРК та окремих регіонів Донбасу, встановлення карантину щодо COVID-19 та агресію Російської Федерації. Нові виклики в сфері національної безпеки не могли не знайти своє відображення в засадах конституційної безпеки.

Правове регулювання засад національної безпеки здійснюється безпосередньо Конституцією України та актами конституційного законодавства. Підходи до аналізу національної безпеки досліджуються крізь елементи конституційної безпеки. Конституція України визнала людину, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканість і безпеку найвищою соціальною цінністю. Зміст і спрямованість діяльності держави визначаються правами і свободами людини та їх гарантіями. Утвердження і забезпечення прав і свобод людини є головним обов'язком держави, яка відповідає перед людиною за свою діяльність. Цей напрям діяльності держави, визначений Конституцією є одним із головних завдань сектора безпеки і оборони держави.

О. Фомін виділяє поняття конституційної безпеки, визначаючи його як «комплекс заходів ... органів державної влади, ... а також органів місцевого самоврядування щодо виявлення, попередження і протидії всьому тому, що загрожує основам конституційного ладу країни» [1, с. 63]. Дане визначення включає тільки «комплекс заходів», упускаючи «стан захищеності», що робить його неповним. До того ж, перелік суб'єктів забезпечення конституційної безпеки зводиться лише до органів публічної влади, що не цілком вірно.

В. Мамонов відзначає відмінність між національною та конституційною безпекою: якщо конституційна безпека забезпечує охорону юридичної конституції, то національна безпека – фактичної конституції країни [1, с. 64]. З таким, хоч і цікавим, твердженням важко погодитися, оскільки настільки вузьке розуміння конституційної безпеки зводить її до поняття правової охорони Конституції. В. Мамонов обґрунтовує свою позицію не цілком коректним прикладом. «Конституційна безпека передбачає, наприклад, захист основ конституційного ладу – людини, її прав і свобод як найвищої цінності».

На думку І. Гончарова, під конституційною безпекою необхідно розуміти внутрішню безпеку держави, яка передбачає стан захищеності основ конституційного ладу країни від загроз, що мають переважно внутрішній характер, і при цьому забезпечує стабільний, поступальний розвиток особистості, суспільства і держави» [1, с. 64].

А. Селіванов та А. Стрижак вказують, що для того, «аби правильно розуміти конституційну безпеку, важливо обумовити її об'єкти, якими є національні інтереси як інтегральна основа балансу між вищими інтересами особи, держави та суспільства. Це означає у своєму змісті такі конституційні ознаки: а) інтереси особистості – здатність реалізовувати конституційні права та свободи; б) інтереси суспільства – здатність формувати та контролювати демократичний лад держави, використовувати можливості соціальної правової держави; в) інтереси держави – встановлювати та зберігати конституційний правопорядок, конституційний лад, забезпечувати цілісність територіального народонаселення, законність у всіх сферах діяльності» [2, с. 94].

Р. Луцький при визначенні конституційної безпеки, зазначає, що, виділяються два підходи «по суті» – через поняття «стан захищеності» і «по формі» – як до системи нормативних, організаційних, інституціональних гарантій (заходів), що забезпечують стабільний розвиток конституціоналізму, захист конституційного ладу. Поєднуючи ці два підходи, можна визначити конституційну безпеку в найзагальнішому вигляді як стан захищеності конституційного ладу і систему нормативних, організаційних, інституціональних гарантій (заходів), що забезпечують його захист [4].

На думку А. Єзерова, конституційна безпека це не стан суспільних відносин, позбавлений конфліктів, це система, яка попереджає і вирішує конфлікти з найменшими втратами для суспільства і держави, трансформує їх «енергію» в позитивне русло. Застосування конфліктологічної теорії при аналізі конституційної безпеки закладає основи дослідницької парадигми, що допускає: 1) розгляд сутності конституційної безпеки як багаторівневого феномена, в основі якого лежать інтереси і потреби суб'єктів конституційних правовідносин, спрямовані на базові конституційні цінності; 2) розуміння конституційного конфлікту як явища, що послабляє захисні механізми і знижує рівень конституційної безпеки; 3) вирішення конфліктів з урахуванням їх довгострокових наслідків з метою виключити джерело виникнення конфліктів як генератора небезпеки в майбутньому [1, с. 64].

На думку Ю. Загуменної, конституційна безпека є складовою частиною національної безпеки, оскільки передбачає передусім безпековий стан конституційного ладу країни та основного акту, який його закріплює –

Конституції, у тому числі усунення зловживання ним. Національна безпека є невід'ємним інститутом конституційного права, оскільки, до останнього входять і інші сфери формування та правового регулювання суспільних відносин у державі. Беззаперечно, що будь-які заходи забезпечення національної безпеки не можуть здійснюватися поза правовим полем держави, у спосіб, та органами, не передбаченими законодавством [3, с. 82].

Отже, питання розуміння конституційної безпеки є актуальним на теоретичному рівні та містить важливі положення від закріплення конституційних цінностей до засад конституційного ладу, конституційна безпека постає як стан правовідносин, що складаються у процесі діяльності засад прав людини, функціонування громадянського суспільства, правової держави та здатність держави протистояти загрозам, що представляють небезпеку для конституційного ладу.

Список використаних джерел:

1. Єзеров А. А. Конституційна безпека як складник національної безпеки України / А. А. Єзеров // Український часопис конституційного права. – 2017. – № 2. – С. 60-67. DOI: <https://doi.org/10.30970/jcl.2.2017.5>
2. Селіванов В. Національна безпека України та її забезпечення (концептуальний підхід) // Право України. – 1992. – № 7.
3. Ю. Загуменна. Конституційні засади національної безпеки України // Правоохоронна функція держави: теоретико-методологічні та історико-правові проблеми. Харків, 2019. – с.82-83.
4. Луцький Р. Конституційні основи національної безпеки України: сучасна проблематика та правові колізії. Добрий Пастир: науковий вісник Івано-Франківської академії Івана Золотоустого. Богослов'я. Філософія. Історія, (16), 39–47. <https://doi.org/10.52761/2522-1558.2021.16.4>

Кучер І.С.

*старший викладач кафедри менеджменту
та економіки морського транспорту*

Національного університету «Одеська морська академія»

СУЧАСНИЙ СТАН ДЕМОГРАФІЧНОЇ СИТУАЦІЇ В УКРАЇНІ: ВИКЛИКИ ТА ЗАГРОЗИ

Україна здобула незалежність із населенням, яке, за різними оцінками, становило 51,5-51,7 мільйонів осіб. Скорочення чисельності населення спостерігалось в Україні ще до початку вторгнення Росії. Утім, напад країни –

агресора і спричинена ним масштабна міграція загострили й без того тривожні прогнози науковців. На початок 2022 року населення України з урахуванням анексованого Криму та тимчасово окупованих регіонів Донецької та Луганської областей становило 42 мільйони. Вже на початок 2024 року ця кількість скоротилася до приблизно 35 мільйонів.

Якщо говорити про прогноз на 2033 рік в межах 1991-го, розкид є дуже серйозним. Інститут демографії та соціальної політики НАН України віддає перевагу діапазону 26–35 млн. осіб. А 35 млн. осіб – це надзвичайно оптимістичний сценарій. Різниця в сценаріях в основному ґрунтується на прогнозах щодо розвитку військових подій. Тож Україну в будь-якому разі очікує депопуляція – незалежно від того, чи повернемо ми вимушених мігрантів, чи ні. Це означає, що робочої сили в Україні не вистачатиме.

Повномасштабна війна зруйнувала три демографічні складові формування людського капіталу: народжуваності, тривалості життя та міграції. Деякі регіони України обезлюділи, народжуваність впала, населення старішає, тривалість життя скорочується.

Україна ще до повномасштабної війни була серед світових лідерів за темпами скорочення населення. З середини 1960-х – рівень народжуваності в Україні не забезпечує навіть простого відтворення поколінь. Коефіцієнт народжуваності ще на початку 2022-го знизився до 1,2, а в 2023 році до 1,0, тоді як для підтримки чисельності населення потрібно мінімум 2,1. Протягом 2023 року в Україні було зареєстровано майже 187,4 тисячі народжень, що на дев'ять відсотків менше, ніж в 2022 році, та на 31,5 відсотка менше, ніж у 2021 році. Таке різке скорочення пояснюється у тому числі меншою кількістю включених до статистики регіонів через окупацію. Станом на початок лютого 2024 року Україна не контролює близько 26 відсотків своєї території. Для того, щоб наступне покоління хоча б дорівнювало попередньому, 100 жінок повинні народжувати приблизно 215 дітей. У 2021-му ця цифра в Україні становила 120. Найнижчий рівень був у 2001-му – 109. Хоча падіння рівня народжуваності в умовах війни є природним через невизначеність ситуації, така тенденція може призвести до того, що в 2035-2037 роках частка вікової групи населення до 18 років становитиме 12-15 відсотків у порівнянні з 25 відсотками, зафіксованими у 1993 році. А це означає, що з їх переходом у репродуктивний вік у наступному поколінні народяться ще менше дітей. Відповідно в наступному – ще менше.

В Україні дуже висока передчасна смертність. Передусім серед чоловіків. 42% двадцятирічних юнаків в Україні не доживають до 65 років, тобто помирають в період працездатного віку. Це дані на 2021-й, вони не враховують вплив війни. Чи включає загальна статистика смертності загиблих військових,

невідомо - Україна засекретила ці дані на період воєнного стану. Але, оскільки статистика відображає кількість виданих за рік документів про смерть, вона має охоплювати й загиблих військових. Інакше без видачі акту про смерть у близьких загиблих виникала б низка юридичних колізій, зокрема з отриманням компенсації та вступом у спадщину. Щодо смертності в Україні на сьогоднішній день, вона зростає не лише через загибель людей внаслідок бойових дій, а й внаслідок зниження рівня медичного обслуговування та збільшення рівня летальності через серцево-судинні захворювання під впливом стресу. Для жінок цей показник складає 19%.

До війни вважалось, що за кордоном працює приблизно 3 млн. українців. Через війну виїхало приблизно 6 млн. осіб. Якщо додати «довоєнні» 3 млн., виходить вкрай небезпечна і погана цифра. За даними Євростату на 1 серпня 2023-го, в країнах ЄС зареєстровано 4,1 млн українців. Найбільша концентрація наших мігрантів – в Німеччині, а не в Польщі, де починаючи з 1 серпня 2023 року, відплив українців перевищує припливу. Це не означає, що всі ці українці повертаються до України. Вони їдуть в багатші країни. Переважно до Німеччини, Чехії та Нідерландів.

70%, що перебувають у Німеччині, мають вищу освіту. Очевидно, що вони можуть адаптуватися. Досвід Балканських країн показав, що після війни в регіоні до країн походження повернулося 30% біженців. Це при тому, що сербів практично вимушено висилали з Німеччини, яка тоді майже ніяк не була зацікавлена в додатковій робочій силі. Зараз ситуація зовсім інша. Німці безкоштовно навчають наших мігрантів німецької мови. Це навряд чи для того, щоб вони повернулися до України зі знаннями німецької мови. До того ж третина тих, хто виїхав, – це діти до 18 років. Якщо вони отримують освіту за кордоном, нам буде дуже важко їх повернути. Це погана тенденція, оскільки люди віддаляються від кордонів. Досвід свідчить, що у такому разі шанси на їх повернення значно зменшуються.

В той же час можна сказати, що Україну чекає зміна системи розселення по країні. І тут можна виділити декілька кластерів. Перше, західні території, на які сьогодні і уряд, і бізнес зараз роблять ставку. Проте є такий термін «екологічна ємність території». Але на думку спеціалістів, екологічна ємність західного регіону, за винятком Франківщини і Львівщини, вже вичерпана. Це означає, що додатково там практично нічого не можна побудувати.

Наступний кластер – північно-східні регіони, Харківщина, Сумщина, Чернігівщина. На мою думку, звідти треба якомога швидше забрати все, що пов'язано зі стратегічними галузями, оскільки, навіть коли війна закінчиться, ми не можемо бути впевнені, що вона не почнеться знову. Але також дуже важливо не допустити знелюднення цих територій. Можливо, варто вивчити

досвід Ізраїлю в цьому сенсі – як він розвиває райони, наближені до Палестини, як мотивує бізнес та громадян жити і працювати там.

Третій кластер – це південно-східні території. У нас є проблема з Новою Каховкою. Хоча екологи кажуть, що відновлення там відбуватиметься, про пустелю у цьому регіоні не йдеться. Просто система поливу має бути зовсім іншою. Інша справа, що і до війни Херсонська область була серед регіонів з найнижчим населенням.

Четвертий кластер – центральна Україна. Тут є найбільші можливості для релокації та більш щільного заселення. Екологічна ємність тут далека від вичерпання.

П'ятий – метрополіси. Київ, Одеса, Дніпро, Харків, Львів. На це звертається увага, тому що Україна ще довгий час залишатиметься бідною країною. У бідних країнах населення, як правило, концентрується саме навколо метрополісів.

Список використаних джерел:

1. Офіційний сайт Інституту демографії та соціальних досліджень НАН. <https://idss.org.ua/index> (дата звернення: 22.01.2024).
2. Україна втрачає людей. Як війна вплинула на демографію. [Електроний ресурс]. Режим доступа: <https://www.dw.com/uk/ukraine-vtracae-ludej-ak-vijna-vplivula-na-demografiu/a-68340432>
3. <https://index.minfin.com.ua/ua/reference/people/>
4. <https://ec.europa.eu/eurostat>
5. https://hromadske.ua/posts/skilki-ukrayinciv-vijna-vbivaye-nas-skorishe-nizh-demografi-vstigayut-rahuvati?gad_source=1&gclid=Cj0KCQjwk6SwBhDPARIsAJ59Gwf4DixyEf2Oi8XcQ_wwqtRQW6nS7AgkowM9NoM8p42mgx-hK1AQGsYaAINQEALw_wcB

Марколенко П.Ю.

*здобувач вищої освіти I року навчання
освітнього ступеня магістр, спеціальність 073 Право
Національний університет «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Єфтені Н.М., к.політ.н., доцент,
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

ОСОБЛИВОСТІ ДІЛОВОЇ КОМУНІКАЦІЇ

Проблеми спілкування не тільки з кожним роком викликають дедалі більший інтерес серед людей різного віку, різних професій та освіти, але

насамперед є необхідною складовою професійної компетентності фахівців у всіх сферах їхньої діяльності. Ділові комунікації – це сукупність контактів у діловому середовищі, які кожна фірма встановлює та відтворює у процесі здійснення підприємницьких дій, участі у ділових відносинах. Ділові комунікації носять внутрішній чи зовнішній характер. Ділове спілкування слід відрізнити від звичайного спілкування. Воно є способом організації взаємодії суб'єктів господарювання зі своїми внутрішнім і зовнішнім середовищем, у ході якого всі сторони, що взаємодіють прагнуть відстояти свої інтереси у бізнесі. Ділові комунікації – міжгрупові та міжособистісні комунікації, специфіка, структура та функції яких визначаються сферою ділових відносин, у яких вони використовуються.

Знання основ ділового спілкування дозволяє ефективно взаємодіяти з діловими партнерами, реалізуючи комфортне психологічне спілкування та різноманітні стратегії та тактики, орієнтовані на досягнення компромісу та співробітництва. Це, у свою чергу, дозволяє приймати більш обґрунтовані рішення у переговорному процесі та знижує ризики економічної діяльності.

Процеси спілкування, особливо ділового спілкування, здійснюються з певними цілями, намірами, тому сторони прагнуть надати не просто дані, а, на їхню думку, готову інформацію, свідомо чи мимоволі оброблену, складену, сформульовану таким чином, щоб отримати очікуваний результат, поведінку, реакцію тощо. Однак не слід очікувати зворотного зв'язку, який точно відповідатиме очікуванням, адже людина не здатна хоча б на короткий період «вимкнути» свою унікальність, індивідуальність і об'єктивно сприймати інформацію, як передаючи інформацію, так і сприймаючи її – це і є результат роботи свідомості особистості, отже, і відбиток його суб'єктивності.

Інформація, підготовлена заздалегідь для очікуваного сприйняття та реакції, може бути призначена для широкого загалу, для вузького кола фахівців, для конкретної людини. Вона може відображати інформацію загального та конфіденційного характеру, може бути актуальною та застарілою, корисною та неважливою, цікавою та нецікавою, ясною та незрозумілою, повною та частковою, правдивою та недостовірною тощо. Оцінка якості інформації та даних дається суб'єктом, тому його думка щодо якості інформації може не збігатися з думкою іншого суб'єкта інформаційних відносин.

Основними завданнями ділового спілкування є:

- продуктивне та довгострокове співробітництво,
- прагнення до зближення цілей,
- покращення партнерських відносин
- створення позитивного іміджу та репутації.

Загальновідомо, що ділове спілкування – це складний та багатогранний процес, що має об'єктивні та суб'єктивні сторони та характеризується різними вербальними та невербальними параметрами. Ділове спілкування відрізняється від звичайного спілкування, по-перше за все, чіткою детермінованістю та регламентованістю, оскільки спрямоване на вирішення певного завдання. Це регулювання здійснюється за допомогою ділової етики, ділової риторики, деяких стандартів корпоративної культури тощо.

Історично склалося два типи ділового спілкування – пряме та опосередковане, це призвело до функціонування усного та письмового спілкування. Ділове спілкування реалізується у діалозі, призначеному для взаємодії двох або кількох співрозмовників (окремих фізичних, юридичних осіб, підприємств, установ, організацій) в усному та письмовому спілкуванні.

Письмове ділове спілкування передбачає володіння всіма видами ділових листів, контрактів, угод та інших відповідних документів, які у сфері управління. Усне ділове спілкування реалізується під час ділових переговорів, зустрічей, консультацій тощо. У усній та письмовій формах монологічний ділова мова реалізується у формі зустрічей, посиденьок – специфічних видів спілкування.

Найпоширенішими формами ділового спілкування є ділові бесіди, зустрічі, збори, переговори, прес-конференції, різноманітні ділові зустрічі, презентації, брифінги, виставки, ярмарки новинок та багато іншого. Ділова професійна культура включає вміння спілкуватися по телефону, вести ділову дискусію, виступати публічно. У традиційних жанрах ділового спілкування (публічні виступи, інтерв'ю, коментарі, консультації) – комунікаційні стратегії фірм або ділових партнерів, що реалізуються, вимагають не тільки навичок самопрезентації, а й просування філософії, іміджу компанії, організаційних цінностей, корпоративної культури та знань споживачів на фінансові ринки, контактна аудиторія тощо.

У діловому спілкуванні, де використовується мова, виділяються три основні елементи: суб'єкт мовного спілкування, мовленнєве повідомлення та об'єкт (одержувач) повідомлення. Якісне функціонування мови проявляється у трьох аспектах :

- формування мовних елементів;
- формування змісту повідомлення;
- готовність об'єкта до прийому та обробки цих повідомлень.

Специфіка ділового спілкування в системі комунікацій обумовлена тим, що воно виникає на основі та у зв'язку з певним видом діяльності, пов'язаної з виробництвом будь-якого продукту чи бізнес-ефекту. При цьому сторони ділового спілкування виступають у формальних (офіційних) статусах, що

визначають необхідні норми та стандарти (у тому числі етичні) поведінки людей. Відмінною особливістю ділових комунікацій є те, що вони не мають самостійного сенсу, не є самоціллю, а є засобом досягнення будь-яких інших цілей.

Знання правил ділового спілкування і застосування їх на практиці це є інвестування у власний професійний імідж. Основою будь-яких правил поведінки для конкретних ситуацій є те, що в спілкуванні повинні бути перш за все ввічливість і повага до співрозмовників.

Список використаних джерел:

1. The Importance of Communication in Business Management. The 7th International Scientific Conference on Employment, Education and Entrepreneurship. 2018. URL: [\(PDF\) The Importance of Communication in Business Management \(researchgate.net\)](#)
2. Кубрак О.В. Етика ділового та повсякденного спілкування: навч. посібник / Кубрак О. В. Суми: ВДТ “Університетська книга”, 2002. 288 с.
3. Лесько О.Й. Етика ділових стосунків. Вінниця: ВНТУ, 2011. 309 с.

Палько В.І.

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

**ОСОБЛИВОСТІ СТРАТЕГІЇ ДЕРЖАВНОЇ МІГРАЦІЙНОЇ
ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ У СФЕРІ ЗАПОБІГАННЯ НЕЛЕГАЛЬНОЇ
МІГРАЦІЇ**

В умовах глобальної інтенсифікації міграційних процесів, активної участі населення України в таких процесах зростає необхідність ефективного державного регулювання в зазначеній сфері, яке є передумовою використання позитивного потенціалу міграції з метою розвитку, мінімізації її негативних наслідків, забезпечення прав і свобод мігрантів та усього населення.

Внаслідок того, що Україна одночасно є державою походження, призначення та транзиту мігрантів, територією різнохарактерних, різноспрямованих та різномасштабних міграційних потоків, забезпечення державного регулювання у сфері міграції є складним завданням, розв’язання якого потребує комплексного, системного підходу, належного фінансування, кадрового та наукового забезпечення.

Широкомасштабна військова агресія, розпочата 24 лютого 2022 р. Російською Федерацією проти України, спричинила масовий виїзд населення за межі країни.

Мільйони громадян України отримали тимчасовий притулок у державах - членах Європейського Союзу. Більшість українців, які покинули Батьківщину у зв'язку з широкомасштабною військовою агресією, розпочатою 24 лютого 2022 р. Російською Федерацією проти України, мають членів родини, які залишилися в Україні. З одного боку, це може стати вагомим стимулом для повернення, а з іншого – можливістю для членів родини возз'єднатися в подальшому із своїми рідними за кордоном.

У зв'язку з цим удосконалення міграційної політики повинно бути одним із пріоритетів державної міграційної політики.

Міграційна політика необхідна як для мінімізації спричинених міграцією ризиків, так і для використання значного позитивного потенціалу міграції в інтересах національного розвитку.

Міграційна політика – це система правових, фінансових, адміністративних і організаційних заходів держави і недержавних установ щодо регулювання міграційних процесів з позицій міграційних пріоритетів, кількісного і якісного складу міграційних потоків, їх соціальної, демографічної та економічної структури.

Питання державної міграційної політики регулюються Концепцією державної міграційної політики, яка затверджена Указом Президента України від 30 травня 2011р.[1].

Державна міграційна політика – це сукупність заходів, які здійснюються державою з метою регулювання міграційних процесів, створення умов для реалізації інтелектуального і трудового потенціалу мігрантів, побудови демографічного правового суспільства, забезпечення належного соціально-економічного та демографічного розвитку, дотримання принципів захисту національних інтересів, безпеки і територіальної цілісності України.

Державна міграційна політика формується за такими основними принципами:

1) забезпечення кожному, хто на законних підставах перебуває на території України, свободи пересування, вибору місця проживання, права вільно залишати територію України, за винятком обмежень, встановлених законодавством, а також права в'їжджати в Україну громадянам України;

2) забезпечення державної безпеки та національних інтересів, а також загальнодержавних підходів у проведенні міграційної політики;

3) захист прав і свобод та законних інтересів громадян України, іноземців і осіб без громадянства, недопустимість створення для них безпідставних пільг

чи переваг, які б ставили їх у привілейоване становище порівняно з громадянами України;

4) взаємодія та координація діяльності органів виконавчої влади і громадських організацій у сфері міграції на державному та міжнародному рівнях;

5) рівноправна співпраця України з державами-партнерами з питань міграційних процесів шляхом підтримання взаємовигідної співпраці за загально визнаними принципами та нормами міжнародного права.

Важливе значення має Стратегія державної міграційної політики на період до 2025 року, яка затверджена розпорядження Кабінету Міністрів України від 12 липня 2017[2].

Стратегія спрямована на привернення уваги до міграційних проблем, згуртування суспільства з метою їх розв'язання, забезпечення взаємозв'язку міграційної політики з іншими сферами діяльності держави, перехід від політики реагування на внутрішні та зовнішні виклики у сфері міграції до політики прогнозування та попередження; враховує необхідність правового врегулювання і практичного вирішення проблемних питань, зумовлених та загострених широкомасштабною військовою агресією, розпочатою 24 лютого 2022 р. Російською Федерацією проти України.

Протягом останнього десятиліття нерегульована міграція іноземців в Україну та через Україну стала частиною загального процесу міграції.

Нерегульована міграція – це переміщення людей з порушенням правових норм країн їхнього походження, транзиту чи призначення. Відповідно мігрант у нерегульованому статусі є іноземцем, який в'їхав у країну незаконно (з використанням недійсних або фальшивих документів, поза пунктом пропуску через кордон), перебуває на території держави з порушенням встановлених правил (залишається попри те, що дозволений термін перебування завершився), має право на перебування, проте працює без належних дозволів.

В міжнародних документах та нормативно-правових актах вживається також термін незаконна(нелегальна) міграція – це ситуація, коли люди нелегально перетинають кордони своєї держави, країни, через яку вони завжди проходять транзитом, та країни, до якої вони їдуть, або порушують законне перебування у країні, до якої вони легально прибули.

Відповідно до п.14 частини1 статі 1 Закону України «Про правовий статус іноземців та осіб без громадянства» нелегальний мігрант – це іноземець або особа без громадянства, які перетнули державний кордон поза пунктами пропуску або в пунктах пропуску, але з уникненням прикордонного контролю і невідкладно не звернулися із заявою про надання статусу біженця чи отримання притулку в Україні, а також іноземець або особа без громадянства,

які законно прибули в Україну, але після закінчення визначеного їм терміну перебування втратили підстави для подальшого перебування та ухиляються від виїзду з України [3].

Проблема нерегульованої міграції залишається актуальною, оскільки впливає на безпеку держави, її міжнародні відносини та може загостритися в умовах широкомасштабної військової агресії, розпочатої 24 лютого 2022 р. Російською Федерацією проти України, відсутності можливості здійснення контролю на значній ділянці державного кордону.

Так у 2021 році спостерігається тенденція до зростання виявлених всередині держави та на її кордонах кількості нелегальних мігрантів. У 2020 році територіальними органами ДМС України виявлено 4,2 тис. нелегальних мігрантів, в у 2021 році- 8.4 тис. таких осіб.

Починаючи з 2022 року спостерігалася тенденція до постійного скорочення числа нелегальних мігрантів, затриманих на кордоні, а також виявлених в державі. У 2022 році виявлено 5,1 тис. нелегальних мігрантів, а в 2023 році уже-3,4 тис. таких осіб [4].

У сфері запобігання нелегальній міграції необхідно ефективно використовувати систему видачі віз та можливості консульських установ для управління міграцією. Візовий режим є одним із заходів контролю і спрямований на сприяння законній міграції та протидії нелегальній міграції, забезпечення державної безпеки та громадського порядку.

Для ефективного використання можливостей консульських установ України щодо здійснення попереднього контролю та оцінки ризиків нелегальної міграції необхідно: підвищити якість тренінгів для працівників консульських установ України з питань виявлення сфальсифікованих документів та потенційних нелегальних мігрантів; поліпшити взаємодію ДМС з консульськими установами України щодо виявлення підроблених документів.

Доцільно запровадити також належний механізм та програми регуляризації нелегальних мігрантів. Регуляризація (легалізація, міграційна амністія) – це державна програма, відповідно до якої держава дає можливість іноземцям, які перебувають в ній з порушенням законодавства, отримати законний статус. Світовий досвід у сфері міграції представляє регуляризацію як дієвий інструмент міграційної політики.

Список використаних джерел:

1. Концепція державної міграційної політики. Схвалено Указом Президента України від 30 травня 2011 року № 622/2011. [Електронний ресурс]. – режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/622/2011>.

2. Стратегія державної міграційної політики на період до 2025 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 12 липня 2017 року № 482-р. [Електронний ресурс]. – режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/482-2017-%D1%80>

3. Про правовий статус іноземців та осіб без громадянства 22 вересня 2011 року № 3773-VI: Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 19-20, ст.179

4. Показники діяльності ДМС України за 2020 – 2023 роки.[Електронний ресурс]. – режим доступу: <https://dmsu.gov.ua/diyalnist/statistichni-dani.html>

Скоробагатько А.В.

*д.ю.н., доцент, завідувач кафедри загальноправових дисциплін
Національний університет «Одеська морська академія»*

МІЖНАРОДНИЙ ЗАХИСТ ТРУДОВИХ ПРАВ МОРЯКІВ ЯК СКЛАДОВА МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Забезпечення прав і свобод людини сьогодні є однією з першорядних проблем усіх демократичних держав. Одним з невід’ємних прав людини є право на працю, що визначено як у багатьох універсальних, так і в регіональних договорах із захисту прав людини. Зокрема, у Загальній декларації прав людини 1948 р., Міжнародному пакті про економічні, соціальні та культурні права 1966 р., Європейській соціальній хартії (1961 та 1996 рр.) закріплено основні трудові права, а також встановлено гарантії прав працівників. Найбільшою ж групою спеціальних нормативно-правових актів, що регулюють умови праці, є конвенції та рекомендації Міжнародної організації праці (МОП). Україна, як демократична країна, яка є членом Ради Європи, приєдналася до низки міжнародних договорів в яких визначено мінімальні стандарти захисту прав і свобод, у тому числі й право на працю та її охорону.

Варто звернути увагу на те, що вище згадані міжнародні нормативні акти також у повній мірі впливають на визначення прав і стандартів у сфері зайнятості на морі, на регулювання праці моряків. Взагалі ж, як вірно згадується у фахових публікаціях, за своєю природою, умови роботи моряків є настільки характерними, що потребують міжнародного правового регулювання, об’єднання спільних зусиль урядів, підприємців та представників профспілок для досягнення соціальної справедливості та встановлення єдиних стандартів у сфері трудових відносин. Такий підхід є вірним, оскільки діяльність на морі має суттєву специфіку, позаяк виконання трудової функції моряками в основному

здійснюється за межами їхньої держави і, таким чином, має доцільність застосування міжнародних правових норм.

Зупинимося коротко на окремих правових аспектах щодо зайнятості моряків, що закріплені двома ключовими Конвенціями МОП. Першою і найбільш вагомою є Конвенція про працю в морському судноплаванні (MLC) 2006 р., що встановлює умови праці моряків у судноплавній сфері. Вона ратифікована багатьма державами і застосовується по всьому світу. Зокрема, саме за правилами, що містяться в даному документі, встановлюється проведення інспекції торгових суден під час їх заходів у порти держав, які готові здійснювати юрисдикцію держави порту. Однією з провідних вимог Конвенції 2006 р. є положення ст. V, згідно з п. 1 якої, кожна держава-член забезпечує, щоб судна, що плавають під її прапором, мали на борту Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні та Декларацію про дотримання трудових норм у морському судноплаванні відповідно до вимог цієї Конвенції (п. 3) [1]. Наявність даних документів на судні, а також дотримання їхніх положень, беззаперечно, впливає на підвищення рівня безпеки праці моряків та загалом мореплавства.

Іншим важливим актом є Конвенція МОП про працю в Рибальському секторі 2007 р., в нормах якої прописані положення, що мають забезпечити такий же обсяг захисту трудових прав для тих працівників водного транспорту, які займаються рибальством. На жаль, дана Конвенція набула чинності лише у 2017 р. й досі не ратифікована багатьма країнами, саме тому її застосування не є таким розповсюдженим та ефективним, як реалізація положень Конвенції 2006 р.

Незважаючи на те, що положення Конвенції МОП 2006 р. включають заходи щодо забезпечення дотримання прав через здійснення юрисдикції держави порту, наразі відома незначна кількість випадків ефективного моніторингу забезпечення необхідних умов праці. Разом з тим, є наявними факти того, що права осіб, які працюють в морі на торгових або рибальських суднах, не повністю дотримуються. Мають місце приклади неналежних умов праці моряків, недостатньої оплати їх праці, недотримання елементарних правил охорони здоров'я та техніки безпеки, серйозні порушення права на своєчасну ротацию. Таку ситуацію певною мірою можна пояснити тим, що Конвенції 2006 р. та Конвенція про працю в Рибальському секторі не є безпосередньо міжнародними договорами про права людини і не включають усі права та гарантії, якими повинні володіти моряки. Утім слід відзначити, що в цих документах також сформульовано положення, що відображені в міжнародному праві у галузі прав людини.

Аналізуючи питання морської безпеки також слушно наголосити на тому, що професія моряка є ризикованою, оскільки немає належних гарантій від нещасних випадків під час рейсу, немає надійної охорони від піратів, чи навіть щодо захисту трудових прав, порушених, передусім, власниками суднових компаній. Вже очевидним є той факт, що діяльність людини, пов'язана з перебуванням на морі, відноситься до категорії найбільш небезпечних: кількість смертельних випадків у морському флоті в 30 разів вища, ніж у обробній промисловості, і в 3 рази більша, ніж у гірничодобувній промисловості, яка традиційно вважається найнебезпечнішою сферою діяльності людини. До того ж, як вірно зазначає Щенявський Г.С., специфіка роботи на судні має ряд факторів, що негативно впливають на безпеку та здоров'я екіпажу: шум, вібрація, шкідливі речовини, широкочастотні електромагнітні випромінювання, хитавиця, гідродинамічні удари [2, с. 106]. Поза всяким сумнівом, кожне судно є джерелом підвищеної небезпеки, і тому порушення будь-якого процесу його використання, будь то наявність окремих технічних несправностей чи порушення затверджених санітарних норм може призвести до трагічних наслідків.

Все вищезазначене стосується не тільки безпеки членів екіпажу, але й безпеки мореплавства взагалі, оскільки саме моряки є ключовою ланкою у функціонуванні судноплавства.

Дослідження забезпечення трудових прав моряків як важливої складової морської безпеки України підтверджує, що сучасний ринок праці ставить високі вимоги до рівня компетентності осіб, які претендують на ту чи іншу посаду у будь-якій сфері господарської діяльності. Зазначене, вочевидь, відноситься до фахівців морської галузі, і тому ті, хто безпосередньо працює на судні, повинні мати розвинені здібності до виконання складних завдань. Тому навчальні заклади, які взяли на себе відповідальність за підготовку морських фахівців повинні забезпечити їх якісну підготовку для роботи в умовах пов'язаних з певними ризиками та постійними викликами. Мова йде про те, що вимоги до компетентності курсантів мають відповідати міжнародним стандартам, важливу роль серед яких відіграє Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти. Так, наприклад, даним актом встановлено мінімальні вимоги не тільки до освіти та підготовки, але й щодо загальних вмінь та досвіду, моряків задля безпечного та ефективного виконання працівниками водного транспорту своїх обов'язків [3].

Світовий досвід доводить, що в «критичних» професіях (до таких беззаперечно відноситься професія моряка) здатні працювати далеко не всі особи, які отримали відповідну кваліфікацію й освіту. Наявність високого рівня нервово-емоційної напруги зумовлює підвищення вимог до психофізіологічних

якостей людини, особливо це стосується стресостійкості в екстремальних ситуаціях. У багатьох країнах світу проблему «людського фактору» вирішують з допомогою професійного психофізіологічного відбору, кінцевим результатом якого є висновок психофізіологічної експертизи. Для таких професій альтернативи психофізіологічному відбору немає, його відсутність чи ігнорування призводить, як мінімум, до значного відсіву в період навчання чи під час трудової діяльності.

Для покращення захисту трудових прав моряків, їх безпеки на морі, перш за все, необхідно домогтися того, щоб держави не тільки гарантували трудові права людини на національному рівні, а розробили дієвий механізм усунення будь-яких порушень, адже в більшості випадків саме національні бар'єри перешкоджають повноцінній реалізації прав працівників.

Наявність достатньо розвиненої системи міжнародно-правових норм як обов'язкового, так і рекомендаційного характеру, спрямованих на захист праці моряків потребує активізації процесу їх ратифікації Україною та належного дотримання їхніх положень. Разом з тим важливо розуміти, що ефективне узгодження систем національного і міжнародного права не може здійснюватися механічно, а потребує детального аналізу та порівняння нормативних актів внутрішньодержавного і світового рівня задля подальшого забезпечення відповідності та взаємодії між ними.

Сучасні тенденції суспільного розвитку визначають глибоку потребу та актуальність створення дієвої моделі захисту як соціальних, так і трудових прав моряків, оскільки охорона здоров'я та безпека на робочому місці належать до найбільш пріоритетних сфер правового регулювання. Видається очевидним, що дотримання положень згаданих вище конвенцій, якщо вони будуть повністю реалізовані і забезпечені, послужить покращенню умов праці тих хто виконує трудову функцію в морі та забезпечить їх безпеку. Ми займаємо позицію, що морська безпека дуже тісно пов'язана з добробутом самих моряків, особливо це стосується правового захисту трудових та соціальних прав екіпажу судна, оскільки моряки можуть ефективно виконувати свою роботу лише у разі забезпечення гідних умов праці та життя.

Список використаної літератури:

1. Конвенція МОП про працю в морському судноплаванні 2006 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_519#Text
2. Щенявський Г.С. Дослідження сукупності факторів впливу на організацію праці в судноплаванні та безпеку екіпажу судна. *Science for modern man. Part 1*. 2023 р. С. 90-118.

3. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (консолідований текст з манільськими поправками). Київ, 2010. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text

Stakhov A.

*postgraduate student of the department
Public Management and Administration
National University "Odessa Polytechnic"
E-mail: forstudy@i.ua*

CHALLENGES AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE MARITIME TRADE MARKET IN CONDITIONS OF ASYMMETRY

One of the most important characteristics of market relations is the achievement and maintenance of equilibrium within the life cycle of the problem under consideration. However, the trend of competitive positioning refers to one of the factors that disrupts the balance between supply and demand, and, consequently, production potential. At the same time, the characteristics of the current state of the subsystem remain incomplete. To ensure a timely response to the required changes, the completion of digitalization of the maritime industry should be considered. One of the problems of this strategy should be considered the need to develop standards for the effectiveness of labour formation in the maritime trade market system and its payment based on the criteria of the key role and achieving systemic sustainability of servicing cargo flows [3]. The changing role of labour in the formation of added value predetermines the task of not just increasing official salaries, but the need for clear standardization of performance.

Given the breadth of problems and objectives of technology, special attention should be paid to the problems of effective sustainability and optimization of relations with the environment.

Requirements for ensuring cyber security of shipping are increasing. This reflects not only the emergence of new safety risks for shipping, but the need to develop innovative strategies, which in turn drive up costs. In this regard, the increase in average costs for transporting goods in a number of cases is not compensated by tariff rates. This is predetermined by the limited influence on the balance of the state of the sea trade market.

The ultimate goal of developing maritime transport subsystems of a global or differentiated maritime trade market is considered to be the formation of a set of results and, above all, cash flow. Unfortunately, the solution to this problem in merchant shipping is based on the time priority of the individual operator. That is, the

final goals are achieved while maintaining the risk of a combination of losses, among which the modern problem of environmental protection occupies a special place.

The multidimensionality and multidirectionality of imbalance factors predetermines the tasks of increasing the awareness of managerial structures when solving relevant problems.

One of the problems of stimulating the growth of maritime transport is the effective use of tools for differentiating transport tariffs. The most widespread system of discounts based on various factors. The role of this tool varies according to the goals and principles of optimizing the load or carrying capacity of maritime transport enterprises.

The principles of choosing development criteria in conditions of negative manifestations of the external environment maintain differentiation. However, it remains fundamental to preserve the role of profit and its optimization based on the asymmetric reaction of the business processes [1]. At the same time, it retains the importance of maximizing cash flow, which ensures freedom of operator activities based on the solvency of relations with resource suppliers. At the same time, maintaining solvency in conditions of uncertain cyclicity of the maritime trade market becomes the most important.

In these conditions, the presence of many shipping companies in Ukraine that do not meet the parameters of stability of functional activities based on adequacy to the conditions for the formation of sustainable results predetermines the weakness of the most important industry that ensures the reliability of the participation of residents in the international division of labour. In fact, the interests of domestic commodity producers are focused on importing the carrying capacity of foreign shipping companies with a corresponding outflow of the foreign exchange component of the current payments account.

In this state of the country's maritime transport industry, despite sufficient guarantees of the availability of financial resources to ensure the transportation of goods, a critical state of the balance of payments is formed. This is one of the forms of asymmetry in the participation of residents in the international division of labour. Therefore, from the position of balancing the interests of all participants in the maritime trade market, it is necessary to use the principle of proportionality in the maritime transport system

Based on it, from the perspective of the interests of the state, a special form of protection of interests should be considered based on the proportionality of the transportation of goods. Participation in the transportation of export grains within 7% by the state's flag fleet indicates a discreditation of the principle of absolute and comparative advantage. The principle of priority of the competitive position of

leading ship-owning structures is being implemented. The same applies to the port division.

The formation of a priority for innovative technologies is based on achieving two factors of economic sustainability. The first is the presence of productivity priorities and current costs, which predetermine, in the current conditions of the maritime trade market, a sufficient level of positioning efficiency in competitive areas.

The planned level of current costs of PMT is determined by the specifics of the formation of these costs relative to the impact of the scope of work on total costs. The sum of expenses (V) for the fleet group, in general, is calculated according to the formula:

$$C_{ST}'' = \sum c_{sf} t_{sd} + \sum c_{sv} t_{sd} + \sum c_{sp} n_{sn},$$

where c_{sf} – normative fixed expenses of the SC based on the calculation per ship-day;

c_{sv} – variable costs for the SC vessel;

c_{sp} – fixed costs due to the handling of ships in ports;

t_{sd} – duration of the planning period;

n_{sn} – the number of vessel calls for processing, which determines the formation of the flow of costs.

Here follows the second component - the formation of various forms of extra-system effect, attracting additional cargo flows.

pay attention to the priorities of individual forms of perceived effect by consumers of transport services. Externalities or losses are particularly perceived in sectors transporting high value-added products.

Modern commercial ports with a high level of innovative technologies, in addition to the direct economic effect, create an external effect for the shipping complex and for cargo-owning structures. It is this condition that predetermines the functional stability and directions of development of such port complexes, which in its turn forms a positive impact on asymmetry of the global maritime trade.

The main factor in the influence of commercial ports on the marginality of changes in the performance of vessels is the optimization of the time of cargo operations. At the same time, a situation has arisen of limited development of ports in a number of regions. The problem of adequacy is solved by the main concession operators to increase adequacy.

This emphasizes the formation of a development priority based on system-wide results of the maritime transport industry. And business structures actually adapt to the general pattern that is typical for a certain period.

References:

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. 266 с.

2. Photis M. The Routledge Handbook of Maritime Management. Routledge International Handbooks. 2020. 1st Edition. 388p.

3. Stein H. Maritime Transportation: Safety Management and Risk Analysis. Taylor & Francis. 2022. 650 p.

4. Ulla T. Maritime Transport: Shipping Logistics and Operations. Kogan Page. 2020. 224p.

Степанов С.В.

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

**СУЧАСНИЙ СТАН ЗАХИСТУ НАЦІОНАЛЬНОГО
ТОВАРОВИРОБНИКА, ЯК НЕОБХІДНОЇ СКЛАДОВОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ
БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ**

Національна безпека традиційно розглядається як захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, за якої забезпечуються сталий розвиток суспільства, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних та потенційних загроз національним інтересам [4].

Сьогодні існує велика кількість трактувань визначень поняття національної безпеки.

О. Глазов зазначає, що національна безпека – це захищеність життєво важливих інтересів особистості, суспільства й держави в різних сферах життєдіяльності від зовнішніх і внутрішніх загроз, що забезпечує стійкий розвиток країни [2].

В. Ліпкан трактує – як сукупність офіційно прийнятих поглядів на цілі та державну стратегію в галузі забезпечення безпеки особистості, суспільства й держави від зовнішніх і внутрішніх загроз політичного, економічного, соціального, військового, техногенного, екологічного, інформаційного та іншого характеру з урахуванням наявних ресурсів і можливостей [3].

І навіть на законодавчому рівні у Законі України «Про національну безпеку України» від 21.06.2018 № 2469-VIII розгорнуто тлумачиться це поняття: «національна безпека України – захищеність державного суверенітету, територіальної цілісності, демократичного конституційного ладу та інших національних інтересів України від реальних та потенційних загроз;

В свою чергу національні інтереси України – життєво важливі інтереси людини, суспільства і держави, реалізація яких забезпечує державний суверенітет України, її прогресивний демократичний розвиток, а також безпечні умови життєдіяльності і добробут її громадян;[1]

Серед різних видів безпеки особливе місце посідає продовольча безпека, яка є невід'ємною частиною національної безпеки.

Взагалі за всю історію людства, питання продовольчої безпеки залишається одним з найактуальніших проблем національної безпеки держав глобального світу.

Відповідний рівень розвитку промисловості, сільського господарства, індустріалізації, наявність корисних копалин відзначає добробут населення, підвищує економічну безпеку держави та впливає на статусність держави у зовнішніх відносинах.

При цьому кожна країна, в залежності від географічного розташування та природних умов має унікальні ресурси, торгівля якими може бути у сфері інтересів інших держав.

В умовах конкуренції торгівля ресурсами повинна відповідати певним правилам міжнародної торгівлі, які розроблені країнами світу для захисту національної та світової економіки від деструктивних інструментів конкурування.

У сучасних умовах розвитку ідей глобалізації та лібералізації торгівлі одним із головних залишається питання захисту національного виробника. Основним завданням при відкритті ринку збуту продукції та ресурсів на внутрішньому ринку є аналіз вартості аналогічного ресурсу національного товаровиробника і його захист. Політика, орієнтована на пріоритет національного товаровиробника, є головною, оскільки завдяки підтримці вітчизняного виробництва держава може виконувати взяті на себе зобов'язання перед громадянами, підвищувати соціальні стандарти життя населення та обороноздатності.

В рамках цієї стратегії Україною був прийнятий ряд законів, та створений Департамент зовнішньоекономічної діяльності та торговельного захисту (далі-контролюючий орган), завданням якого є захист національного товаровиробника від субсидійних, демпінгових, інших недобросовісних, дискримінаційних дій суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та держав і

вжиття заходів щодо порушників.

Такими законами є Закони України «Про захист національного товаровиробника від субсидованого імпорту», «Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту», «Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну» та Закон України «Про усунення дискримінації в оподаткуванні суб'єктів підприємницької діяльності, створених з використанням майна та коштів вітчизняного походження».

Окрім законів ця сфера регулюється міжнародними угодами України та у рамках членства у СОТ.

Як зазначають спеціалісти та практики у сфері міжнародної торгівлі, Україна багато робить для захисту національного виробника, однак відповідно до правил СОТ контролюючий орган обмежений інструментарієм, щодо захисту національного ринку у зв'язку з необхідністю дотримання формальних правил та чітких процедур і може вживати заходи впливу лише після проведення розслідування. До, того ж цей процес дуже часто ускладнюється участю у процесі іноземних держав-партнерів, які зацікавлені у збільшенні імпорту власних товарів на територію України.

При цьому, якщо звернутися до статистики, за результатами розслідувань у 2020 р., у 8 випадках було ухвалено рішення на користь національних товаровиробників. З одного боку, це свідчить про розуміння державою необхідності захищати ринок, а з іншого – держава порушує розслідування лише у випадках, коли є всі підстави завершити процес із заходами. З цієї причини таких проєктів небагато, і вкрай складно порушити процес без досвіду та вміння збирати переконливі докази. [6]

Після початку повномасштабної війни у 2022 році, перед Україною виникли, ще більші виклики, дестабілізація та зобов'язання.

Перші роки Україна фактично призупинила всі антидемпінгові розслідування, що безперечно призвело до величезних втрат майже у всіх сферах українського виробництва, та призвело до спаду надходжень у економіку України.

На сьогоднішній день розслідування поступово відновляються, але показники відкритих справ та застосування спеціальних антидемпінгових заходів значно нижчі за довоєнні показники.

Так, за два останні роки Контролюючий орган провів лише два засідання, на яких були застосовані антидемпінгові заходи до підприємств РФ, Республіки Білорусь та Китайської народної республіки.

Натомість інші розслідування тривають достатньо довго, навіть з пропуском звичайних строків, які за світовою практикою проводяться значно швидше (див.перелік [5]).

Деякі затримки напевно відбуваються з політичних мотивів, інші з невідомих обставин, але вочевидь, це спричиняє величезні збитки як економіці України, у зв'язку із ненадходженням коштів у державний бюджет, тат і не припиняє завдаватися шкода національному товаровиробнику.

Список використаних джерел:

1. Про національну безпеку України. Закон України від 21.06.2018 № 2469-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19/print>
2. Глазов О.В. Національна безпека: сутність, ознаки, концепція та геополітичні чинники. Політологія. Наукові праці. 2011. Вип. 143, Т. 155. С. 42-46.
3. Ліпкан В.А., Ліпкан О.С., Яковенко О.О. Національна і міжнародна безпека в визначеннях та поняттях. Київ: Текст, 2006. 256 с.
4. Національна безпека. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B0%D1%86%D1%96%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0_%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D0%B0
5. Обмежувальні заходи щодо імпорту товарів в Україну (антидемпінгові, компенсаційні та спеціальні заходи). URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=2d92511f-c6fa-468a-97f3-bc353742db15&title=ZakhistInteresivNatsionalnikhTovarovirobnikivNaVnutrishnomuRinku>
6. Світова організація торгівлі переживає найскладнішу кризу за час свого існування. URL: <https://attorneys.ua/ru/publication/the-world-trade-organization-now-finds-itself-in-the-worst-crisis-of-all-times/>

Liliia Timofieieva

PhD, assistant professor of Criminal Law Department of the National University «Odesa Law Academy»

**PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL DOCUMENTS
CONNECTED WITH PROTECTION FROM THE MARINE POLLUTION**

In 2022, Ukraine became closer to the European Union (EU). However, there are still many steps to be taken to optimize the national legislation. One of the most important problems is the environmental crisis in general and marine pollution in particular. This problem is taken care of by the EU, as well as the international community as a whole.

This is confirmed by a number of international documents, including the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (“MARPOL Convention”).

The 2015 United Nations Sustainable Development Goals (specifically Goal 14) paid particular attention to preventing the threats of marine and nutrient pollution, resource depletion and climate change, all of which are primarily caused by human activities. These threats put additional pressure on ecological systems, especially biodiversity and natural infrastructure, and pose global socio-economic challenges, including health, security and financial risks.

The problem of marine pollution has also intensified in connection with the war of the Russian Federation against Ukraine, which began in 2014 and became full-scale on February 24, 2022. It happened because of the dumping of corpses into the sea, the fall of fragments of rockets, shells, martyrs and other dangerous things for flora and fauna. In particular, as a result of such actions, dolphins and other fish in the Black Sea are dying en masse. On June 6, 2023, the Russian occupiers blew up one of the largest hydrotechnical structures in Europe – the dam of the Kakhovka hydroelectric power plant (HPP) in the Kherson region, which has been occupied by Russian troops for one and a half years. Thus, the Russian Federation has committed a large-scale ecological and man-made disaster. This led to a large-scale uncontrolled spill of water from the Kakhov reservoir.

The undermining of the dam threatens Ukraine with an ecological disaster and a shortage of drinking water in part of the southern regions, including the temporarily occupied Crimea.

The aforementioned cause poses new challenges in the issue of regulatory measures to protect the sea from pollution and the corresponding response to the damage caused.

EU maritime policy aims to ensure an adequate level of safety and environmental protection. According to point 30 of the Directive of the European Parliament and of the Council (EU) 2019/883 of 17 April 2019 on port reception facilities for the delivery of waste from ships, on the amendment of Directive 2010/65/EU and on the repeal of Directive 2000/59/ EU (“Waste Acceptance and Waste Management Plans”), “To address the problem of marine litter effectively, it is fundamental to provide the right level of incentives for the delivery of waste to port reception facilities, in particular waste as defined in the Annex V to the MARPOL Convention (‘MARPOL Annex V waste’). Monitoring and enforcement should be facilitated through a system based on electronic reporting and exchange of information. The existing information and monitoring system set up under Directive 2000/59/EC should be further developed and should continue to be operated on basis of existing electronic data systems, in particular the Union Maritime Information and

Exchange system (SafeSeaNet) established by Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council and the Inspection Database set up by Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council. Such a system should also include the information on port reception facilities available in the different ports” [3].

Directive 2008/98/EC sets out the basic principles of waste management, including the polluter pays principle and the waste hierarchy, and calls for the reuse and recycling of waste as opposed to disposal and landfilling, and requires the introduction of separate collection schemes for certain types of waste. In addition, a guiding principle of EU waste legislation is the concept of extended producer responsibility, whereby producers are responsible for the environmental impacts of their products throughout their life cycle. Such obligations also apply to waste management from ships. According to item 19 of the Directive 2008/98/EC “Directive 2008/98/EC calls on Member States to stop the generation of marine litter to support of the implementation of the United Nations Sustainable Development Goals and to significantly reduce all forms of pollution of the marine environment”. According to item 14 of the Directive 2008/98/EC “The Union’s maritime policy should aim to achieve a high level of protection of the marine environment, taking into account the diversity of the Union’s maritime territories. Such a policy should be based on the need to apply preventive actions, neutralization of pollution of the marine environment primarily at its source, as well as the application of the “polluter pays” principle”.

Moreover, there are a number of international treaties aimed at combating pollution of the marine environment.

One of the most considerable international legal documents that regulates the actions of sea ships in terms of preventing marine pollution not only by oil, but also by other harmful substances is the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships of 1973.

The International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954 (OILPOL 54) applies to ships in terms of prohibiting intentional discharges of oil and oil mixtures. This Convention refers to the legal instruments applicable to those participating States which have not adopted the new International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) – 73/78.

According to Article XII of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter 1972 (the London Convention) the Contracting Parties pledge themselves to promote, within the competent specialized agencies and other international bodies, measures to protect the marine environment against pollution caused by: (a) hydrocarbons, including oil and their wastes; (b) other noxious or hazardous matter transported by vessels for purposes

other than dumping; (c) wastes generated in the course of operation of vessels, aircraft, platforms and 7 other man-made structures at sea; (d) radio-active pollutants from all sources, including vessels; (e) agents of chemical and biological warfare [1].

The United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 (UNCLOS-82) contains provisions on the protection and preservation of the marine environment (Part XII “Protection and preservation of the marine environment”). According to part 3 of Article 194 (“Measures to prevent, reduce and control pollution of the marine environment”) of the Convention “the measures taken pursuant to this Part shall deal with all sources of pollution of the marine environment. These measures shall include, inter alia, those designed to minimize to the fullest possible extent: (a) the release of toxic, harmful or noxious substances; (b) pollution from vessels, in particular measures for preventing accidents and dealing with emergencies, ensuring the safety of operations at sea, preventing intentional and unintentional discharges, and regulating the design, construction, equipment, operation and manning of vessels...” [2].

T.R. Korotky analyzed the 1977 Additional Protocol to the Geneva Conventions of August 12, 1949, Relating to the Protection of Victims of International Armed Conflicts. It contains special provisions dedicated to the prohibition of attacks on the environment, fully applicable to military operations in all maritime spaces involving the parties DP I, based on Article 2 of the Geneva Conventions and Part 3 of Article 1 DP I. We are talking about Articles 35 and 55 of DP I. Moreover, it should be talked about the relevant customary norms of International Humanitarian Law (IHL), which provide for the prohibition of attacks on the environment (Rules 43-45). These provisions apply to all parties to the conflict [4, p. 251-254]. The analysis of the scope of the Convention on the Prohibition of Military or Any Other Hostile Use of Means of Influence on the Natural Environment 1976 requires special attention. Article 1 of the 1976 Convention contains the general obligation of states not to resort to military or other hostile means of influence on the natural environment that have widespread, long-lasting or serious consequences as a means of destroying, damaging or causing harm to any other participating state, and extends to the activities of participating states in any space, including the maritime space.

A significant source on the law of hostilities at sea is the San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea. Rule 11 of the Guidelines recommends that “The parties to the conflict are encouraged to agree that no hostile actions will be conducted in marine areas containing: (a) rare or fragile ecosystems; or (b) the habitat of depleted, threatened or endangered species or other forms of marine life”. It is more general in nature that “In carrying out operations in areas where neutral States enjoy sovereign rights, jurisdiction, or other rights under general international law, belligerents shall have due regard for the legitimate rights and

duties of those neutral States” (Rule 12) (The San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, 1994).

Thus, there are a number of international treaties aimed at combating pollution of the marine environment. Ukraine should implement such provisions not only in the national legislation, but also in the practice of law enforcement to bring it closer to international standards in the context of combating marine pollution. But it is also considerable to preserve national characteristics.

References:

1. Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (1972) (the London Convention). Retrieved from: <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201046/volume-1046-i-15749-english.pdf> [in English].

2. Convention on the Law of the Sea, 1982, (United Nations). The official website of UN. Retrieved from: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf [in English].

3. Directive (EU) 2019/883 of the European Parliament and the Council of 17 April 2019 on port reception facilities for the delivery of waste from ships, amending Directive 2010/65/EU and repealing Directive 2000/59/EC (2019). Retrieved from: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L0883>

4. Korotky, T.R. Mizhnarodno-pravovi standarty zakhystu mors'koho seredovyscha u period zbroynoho konfliktu. [International legal standards for the protection of the marine environment in the period of armed conflict]. *Yurysprudentsiya s'ohodni: mizh apolohiyeyu i kreatyvnytyu. Pam'yati prof. YU. M. Oborotova (do 75-richchya vid dnya narodzh. d. yu. n., prof. YU. M. Oborotova) : materialy Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii (Odesa, 17 veresnya 2021 r.)* [Jurisprudence of today: between apology and creativity. Memories of prof. Yu. M. Oborotova: materials of the International Scientific and Practical Conference (Odesa, September 17, 2021, Odesa)]. Nats. un-t “Odes'ka yuryd. Akademiya”. Odesa : Feniks, 251–254. [in Ukrainian].

5. Timofieieva L. Marine pollution in the conditions of Russian aggression. Anthology of Abstracts for the International Scientific Conference at the Ukrainian Free University Celebrating the 150th Anniversary of the Shevchenko Scientific Society (July 24, 2023, Munich) Український вільний університет Мюнхен, Баварія. 23.06.2023. P. 174-177. https://ufu-muenchen.de/wp-content/uploads/2024/01/ntsh-150_zbirka_tez_uvuvu-2023.pdf

ДЛЯ НОТАТОК

ДЛЯ НОТАТОК

Наукове видання

«Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики»

Матеріали XVII Міжнародної науково-практичної конференції

Редагування: Савінова Н.А., Степанов С.В.

Верстка: Степанов С.В.

Підписано до друку2024

Формат 60x84/16. Папір офсетний. Ум. друк. арк. ...

Тираж 50 пр. Замовлення № И24-06-...

НУ «ОМА», центр «Видавінформ»
65052, м. Одеса, Дідріхсона, 8, корп. 7
Свідоцтво ДК № 1292 від 20.03.2003
e-mail: publish@onma.edu.ua
Телефони: +38 (048) 793-24-50
+38 (048) 793-24-51