

Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики № 17

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

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

Розділ II. МЕНЕДЖМЕНТ МОРСЬКОГО СЕГМЕНТУ В УМОВАХ АДАПТИВНОЇ ЕКОНОМІКИ

<i>Бабаченко М.В.</i>	
Потенціал застосування штучного інтелекту в морській логістиці.....	77
<i>Барінов Д.А.</i>	
Сутність економічної безпеки транспортної системи.....	81
<i>Бурмака Л.О.</i>	
Проблеми та перспективи розвитку світового судноплавства.....	84
<i>Валуєва Л.В.</i>	
Правове регулювання національних інтересів України в сфері портових інновацій.....	87
<i>Гнатюк Б.</i>	
Особливості формування організаційної структури управління великою судноплавною компанією.....	91
<i>Головченко О.М.</i>	
Стратегії адаптації морського транспорту до умов воєнного конфлікту: виклики для українського причорномор'я.....	93
<i>Коваль В.І.</i>	
Формування механізму управління організаційними змінами.....	97
<i>Кожин О.Д.</i>	
Інформаційна безпека як складова сучасного судноплавства.....	100
<i>Кошева Є.О.</i>	
Розвиток портів дунайського кластера в умовах невизначеності позиціонування.....	103
<i>Кузьменко К.М.</i>	
Розвиток мультимодальних перевезень як один зі стратегічних напрямків логістики в Україні.....	106
<i>Мезіна Л.В.</i>	
Функціонування та розвиток експортного потенціалу портової інфраструктури України.....	109

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.в.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.

Причорноморській економічній 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 портів інфраструктур. Блокування морських маршрутів російськими силами призводить до припинення торгівлі через порти, що викликає серйозні економічні та гуманітарні кризи. Воєнні дії призвели до пошкодження портів 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 портів 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 змінилися вантажні перевезення в Україні. *Новости бізнеса, економіки, фінансов, рынков и компаний. НВ Бизнес.* 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 I 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].