

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
Навчально-науковий інститут морського права та менеджменту

Кафедра морського права

Самойлик Анастасія Вадимівна

УДК 34: 656.61 (477)

СУЧАСНИЙ СТАН СФЕРИ МОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

Дипломна робота магістра

Науковий керівник,
Доцент, к.ю.н, доцент кафедри
морського права НУОМА
Іванова Алла Володимирівна

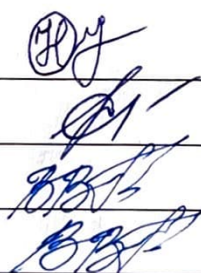
освітньо-професійна програма
«Морське право»
спеціальність 081 «Право»

Здобувач

Науковий керівник

Завідувач кафедри

Нормконтроль



м. Одеса – 2025 р.

АНОТАЦІЯ

Самойлик А. В. Сучасний стан сфери морської діяльності в Україні. Кваліфікаційна дипломна робота магістра спеціальності 081 “Право”, освітньо-професійна програма “Морське право”. Національний університет “Одеська морська академія”, Одеса, 2025.

Дипломна робота присвячена комплексному аналізу сучасного стану сфери морської діяльності України, визначенню ключових тенденцій її розвитку в умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення, а також оцінці напрямів державної політики, спрямованої на модернізацію та інтеграцію морського сектору до європейського та світового морського простору. У роботі розкрито теоретико-правові засади морської діяльності, сучасні виклики морегосподарського комплексу та специфіку функціонування портової інфраструктури в умовах безпекових загроз.

Проаналізовано нормативно-правову базу, що регулює морську галузь, включаючи міжнародні стандарти та вимоги ЄС, які Україна імплементує у межах євроінтеграційного курсу. Особливу увагу приділено реформі управління портами, переходу до моделі «порт-ланлорд», цифровізації морських процесів (Maritime Single Window), вдосконаленню системи державного нагляду, посиленню портової безпеки відповідно до SOLAS, MARPOL, ISPS та стандартів Paris MoU.

У роботі досліджено трансформацію морської логістики України, розвиток альтернативних експортно-імпорتنих маршрутів, зокрема дунайського кластеру, а також модернізацію морської інфраструктури. Проаналізовано вплив міжнародних фінансових ініціатив та європейських програм на відновлення та підвищення стійкості портової галузі. Значну увагу приділено екологічним аспектам розвитку галузі, імплементації «зелених» технологій, вимогам MARPOL та участі України в програмах «Green Shipping Corridors».

Окремо розглянуто кадрове забезпечення морської галузі, роль України як одного з провідних постачальників кваліфікованих моряків, а також необхідність оновлення програм підготовки відповідно до сучасних вимог STCW та цифрової трансформації навчальних процесів. На основі проведеного аналізу сформульовані пропозиції щодо вдосконалення державної морської політики, модернізації інфраструктури, зміцнення морської безпеки та поглиблення міжнародної інтеграції України.

Ключові слова: морська діяльність, морська політика України, морські порти, морська логістика, безпека мореплавства, національні інтереси, суднобудування та судноремонт, міжнародні стандарти, державна політика, реформування, цифровізація, портова інфраструктура.

ABSTRACT

Samoilyk A. V. The Current State of Maritime Activity in Ukraine. Master's thesis in the field of study 081 'Law', educational and professional programme "Maritime Law". National University 'Odessa Maritime Academy', Odessa, 2025.

The thesis is devoted to a comprehensive analysis of the current state of Ukraine's maritime sector, the identification of key development trends under the conditions of martial law and post-war recovery, as well as the assessment of state policy directions aimed at modernizing and integrating the maritime sector into the European and global maritime space. The study reveals the theoretical and legal foundations of maritime activities, the contemporary challenges facing the maritime economy, and the specific functioning of port infrastructure under security threats.

The research analyzes the regulatory framework governing the maritime sector, including international standards and EU requirements that Ukraine is implementing within the framework of its European integration course. Particular attention is given to port governance reform, the transition to the "port-landlord" model, the digitalization of maritime processes (Maritime Single Window), the improvement of

state supervision mechanisms, and the strengthening of port security in accordance with SOLAS, MARPOL, ISPS, and Paris MoU standards.

The thesis examines the transformation of Ukraine's maritime logistics, the development of alternative export-import routes – including the Danube cluster – and the modernization of maritime infrastructure. The study evaluates the impact of international financial initiatives and European programs on the restoration and enhancement of resilience within the port sector. Considerable attention is devoted to the environmental aspects of the industry's development, the implementation of green technologies, MARPOL compliance, and Ukraine's participation in “Green Shipping Corridors” initiatives.

The work also explores human resources development in the maritime sector, Ukraine's role as one of the world's leading suppliers of qualified seafarers, and the necessity to update training programs in accordance with modern STCW requirements and the digital transformation of educational processes. Based on the conducted analysis, the thesis formulates recommendations for improving state maritime policy, modernizing infrastructure, strengthening maritime security, and deepening Ukraine's international integration.

Keywords: maritime activity, maritime policy of Ukraine, seaports, maritime logistics, maritime safety, national interests, shipbuilding and ship repair, international standards, state policy, reform, digitalization, port infrastructure.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ МОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ.....	14
1.1 Поняття, особливості та складові морської діяльності України.....	14
1.2 Правові основи морської діяльності України.....	24
1.3 Морська діяльність як невід’ємна складова структурованої системи забезпечення безпеки мореплавства.....	27
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ.....	37
2.1 Національні інтереси на морі.....	37
2.2 Правові засади функціонування морських портів України.....	44
2.3 Суднобудування та судноремонт.....	53
РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ.....	59
3.1 Морська діяльність України у надзвичайних умовах.....	59
3.2 Державна політика та напрями реформування морської діяльності.....	66
ВИСНОВКИ.....	80
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	88

ВСТУП

Актуальність дослідження. Сфера морської діяльності є однією з ключових складових національної економіки та безпеки України, адже забезпечує інтеграцію держави у світову транспортну систему, сприяє розвитку міжнародної торгівлі та зміцнює її геополітичні позиції.

В умовах повномасштабної військової агресії російської федерації значення морського сектору набуло особливої ваги, оскільки від його стабільності та стійкості залежить функціонування логістичних ланцюгів, забезпечення експорту, гарантування продовольчої безпеки та реалізація міжнародних зобов'язань України. Сучасний стан морської галузі визначається складним поєднанням безпекових ризиків, необхідністю модернізації інфраструктури, переходом до європейських стандартів управління та інтеграцією в міжнародні морські структури. У цих умовах дослідження тенденцій розвитку морського сектору, нормативно-правових трансформацій та напрямів державної політики є актуальним та обґрунтованим.

Актуальність дослідження зумовлена потребою всебічного аналізу змін, що відбуваються у сфері морської діяльності України під впливом війни та євроінтеграційного курсу. Україна модернізує морську інфраструктуру, впроваджує цифрові інструменти управління (зокрема Maritime Single Window), реформує систему державного нагляду, переходить до моделі «порт-ланлорд», зміцнює портову безпеку відповідно до стандартів IMO, SOLAS, MARPOL, ISPS та вимог Paris MoU. Особливого значення набуває трансформація логістичних маршрутів, розвиток дунайського кластеру, розширення альтернативних коридорів експорту та співпраця з ЄС у межах Solidarity Lanes. Сукупність цих змін формує нову модель функціонування морегосподарського комплексу, яка потребує комплексного наукового осмислення.

Мета дослідження. Метою дослідження є комплексний аналіз сучасного стану сфери морської діяльності України, визначення ключових тенденцій її

розвитку та оцінка напрямів державної політики щодо модернізації морського сектору в умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення.

Для досягнення поставленої мети визначено такі основні **задачі роботи**:

1. Розкрити теоретико-правові засади морської діяльності та її місце в системі національної економіки й безпеки.
2. Проаналізувати сучасний стан морегосподарського комплексу України та вплив безпекових загроз на функціонування портів і судноплавства.
3. Дослідити нормативно-правову базу, що регулює морську галузь, та визначити напрями її гармонізації з нормами ЄС і міжнародними стандартами.
4. Охарактеризувати пріоритетні напрями державної політики у сфері морської діяльності, включаючи цифровізацію, екологізацію, реформу управління портами та модернізацію інфраструктури.
5. Визначити перспективи розвитку морської логістики, альтернативних транспортних коридорів, дунайського маршруту та міжнародних партнерств.
6. Сформулювати пропозиції щодо вдосконалення державного регулювання морського сектору України.

Об'єктом дослідження є сфера морської діяльності України як складна сукупність економічних, правових, інфраструктурних та безпекових процесів.

Предметом дослідження є сучасний стан морегосподарського комплексу України, тенденції його розвитку, нормативно-правове регулювання та напрями державної політики у сфері морської діяльності.

Методи дослідження. Для проведення дослідження автор керувався сукупністю загальнонаукових та спеціальних методів пізнання, зокрема:

- аналіз і синтез – для визначення сутності морської діяльності та її ключових елементів;
- системний підхід – для дослідження структури морегосподарського комплексу;

- порівняльно-правового методу – для аналізу відповідності українського законодавства міжнародним стандартам;
- нормативно-правового методу – для дослідження актів національного та міжнародного морського права;
- статистичний та інституціональний метод – для вивчення функціонування портів, логістичних маршрутів та ринкових процесів у галузі.

Аналіз використаних джерел та літератури. Дослідження сучасного стану сфери морської діяльності України базується на широкому комплексі нормативно-правових актів, міжнародних конвенцій, аналітичних звітів, стратегічних документів, а також наукових праць українських та зарубіжних дослідників. Сукупність цих джерел дала можливість всебічно розкрити особливості функціонування морегосподарського комплексу України, трансформацію портової інфраструктури в умовах воєнного стану, вплив євроінтеграційних процесів та перспективи розвитку морської логістики.

Фундаментальну основу роботи становлять міжнародно-правові акти, що визначають правила мореплавства, безпеки, екологічного контролю та статус учасників морської діяльності. Зокрема використано Конвенцію ООН з морського права 1982 року, міжнародні стандарти SOLAS, MARPOL, STCW, Кодекс ISPS, а також акти Міжнародної морської організації (IMO) щодо безпеки мореплавства та портової охорони. Зазначені документи формують базу міжнародних норм, на виконання яких орієнтується Україна у процесі реформування морської сфери та інтеграції в міжнародну морську систему.

Важливе місце серед джерел займає нормативно-правова база України, що регулює діяльність морського транспорту: Конституція України, Кодекс торговельного мореплавства України, Закон України «Про морські порти України», Закон України «Про транспорт», Морська доктрина України до 2035 року, Національна транспортна стратегія до 2030 року, акти Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури та Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України. Аналіз цих

документів дає змогу оцінити трансформацію державної морської політики, дерегуляційні та цифрові реформи та гармонізацію з нормами ЄС. [24]

К. М. Михайличенко досліджує морську політику України в контексті євроінтеграції та визначає її ключовий вектор — гармонізацію з нормами ЄС у сфері безпеки судноплавства, екологічних стандартів та портових послуг. У роботі наголошується, що імплементація європейських транспортних директив, розвиток цифрових сервісів, адаптація вимог MARPOL, SOLAS, ISPS та участь у програмах EMSA формують нову модель морського управління. Автор робить акцент на тому, що євроінтеграція має не лише правовий, а й стратегічний вимір, адже дозволяє Україні інтегруватися в європейські логістичні ланцюги та підвищувати конкурентоспроможність портового сектору [19].

Значну групу джерел становлять аналітичні звіти європейських та міжнародних інституцій – Європейської комісії (EU Transport Dialogue, Solidarity Lanes), EMSA, UNCTAD, Paris MoU, ExBS Program, Міжнародної торгової палати та International Chamber of Shipping. Дані матеріали надали актуальну інформацію щодо стану українських портів, безпекових ризиків, експортної логістики, дунайського кластеру, рівня відповідності міжнародним стандартам та динаміки розвитку світового морського ринку.

Чільне місце у дослідженні займає аналіз наукових праць вітчизняних авторів, які досліджують проблематику морської діяльності, портової політики та безпеки мореплавства. Їхні дослідження висвітлюють питання розвитку портів, міжнародного морського права, геоекономічної ролі України, модернізації морегосподарського комплексу й інтеграційних процесів у Чорноморському регіоні.

Окрему групу становлять публікації зарубіжних учених та міжнародних експертів, присвячені питанням морської логістики, функціонування портів, безпеки та екологічних стандартів судноплавства, які дозволили порівняти українські тенденції з глобальними практиками, зокрема у сфері порт-

менеджменту, “зеленого” судноплавства та цифрових технологій у морській галузі.

Аналіз використаних джерел свідчить, що попри наявність значної кількості наукових робіт, окремі аспекти, пов’язані з функціонуванням морської сфери України у воєнних умовах, її відновленням та інтеграцією в європейський морський простір, залишаються недостатньо дослідженими. Це обумовлює актуальність проведеного дослідження та визначає його теоретичну й практичну значущість.

Наукова новизна одержаних результатів:

- комплексно узагальнено та систематизовано новітні тенденції розвитку морської діяльності України в умовах воєнного стану та євроінтеграції, що дозволило виділити ключові зміни у функціонуванні морегосподарського комплексу;
- визначено та проаналізовано вплив безпекових загроз на морську логістику та портову інфраструктуру, зокрема трансформацію транспортних коридорів, розвиток дунайського кластеру та формування альтернативних маршрутів експорту й імпорту;
- системно досліджено реформу державної морської політики, включаючи перехід до моделі «порт-ланлорд», цифровізацію морських процесів, оновлення системи державного нагляду та гармонізацію законодавства з нормами ЄС і міжнародними стандартами (SOLAS, MARPOL, STCW, ISPS, Paris MoU);
- виявлено ключові проблеми та бар’єри розвитку морської галузі, серед яких інфраструктурна зношеність, нормативні прогалини, безпекові ризики та потреба в модернізації екологічних і технічних стандартів;
- сформульовано практичні рекомендації щодо вдосконалення державної морської політики, спрямовані на підвищення стійкості морської логістики, модернізацію портової інфраструктури, зміцнення морської безпеки та поглиблення інтеграції України до європейського та світового морського простору.

Практичне значення одержаних результатів. Викладені Викладені у дипломному дослідженні положення, висновки та пропозиції мають прикладну цінність і можуть бути використані:

а) у науково-дослідницькій сфері – як основа для подальшого розвитку теоретичних і прикладних досліджень у галузі морської політики, функціонування портової інфраструктури, цифровізації морських процесів, удосконалення системи безпеки мореплавства та розвитку морської логістики в умовах воєнних і післявоєнних викликів;

б) у правотворчій діяльності – як рекомендації для удосконалення нормативно-правової бази України у сфері морської діяльності, зокрема щодо управління портами, впровадження моделі «порт-ланлорд», гармонізації законодавства з нормами ЄС та стандартами IMO, SOLAS, MARPOL, STCW, ISPS, Paris MoU;

в) у практиці органів державного управління та портових адміністрацій – для оптимізації процесів портового менеджменту, цифровізації процедур (Maritime Single Window), підвищення рівня портової безпеки, удосконалення державного нагляду, стратегічного планування та реалізації інфраструктурних проєктів у морському секторі;

г) для учасників морегосподарського комплексу – судновласників, портових операторів, логістичних компаній, інвесторів – як аналітична база для прийняття управлінських рішень щодо розвитку логістичних маршрутів, модернізації інфраструктури, підвищення стійкості морських коридорів та участі у міжнародних програмах співробітництва;

д) у навчальному процесі – при викладанні дисциплін з морського права, морської політики, портового менеджменту, міжнародного морського права, логістики, транспортної інфраструктури; а також під час підготовки методичних матеріалів, навчальних посібників та аналітичних оглядів для студентів морських та правових спеціальностей.

Апробація результатів. Основні положення та висновки магістерської роботи були оприлюднені на таких наукових конференціях:

1. XI Всеукраїнська науково-практичної онлайн конференція молодих науковців та здобувачів вищої освіти «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (27 листопада 2025 року, Одеса) - тези на тему “Поняття, особливості та складові морської діяльності в Україні”;

2. XV міжнародна науково-технічна конференція «Суднова електроінженерія, електроніка і автоматика» (26 листопада 2025 року, Одеса) - тези на тему “Морська діяльність як невід’ємна складова структурованої системи забезпечення безпеки мореплавства”;

3. XV Всеукраїнська студентська наукова конференція “Сучасні проблеми морського транспорту та безпека мореплавства” (20 листопада 2025 року, Одеса) - тези на тему “Нормативне правове регулювання морської діяльності України”.

Обґрунтування структури роботи. Структура дипломної роботи зумовлена метою та завданнями дослідження і складається зі вступу, трьох розділів, які включають дев’ять підрозділів, висновків та списку використаних джерел. Такий поділ забезпечує логічний, послідовний і системний виклад матеріалу: від розкриття теоретико-правових основ морської діяльності – до аналізу сучасного стану галузі та визначення перспектив її розвитку в умовах воєнних та євроінтеграційних трансформацій.

У першому розділі «Теоретико-правові засади морської діяльності України» розглянуто ключові поняття та структурні елементи морської діяльності, її роль у системі національної економіки й безпеки. Значну увагу приділено нормативно-правовим основам функціонування морегосподарського комплексу, включаючи національне законодавство, міжнародні конвенції та стандарти Міжнародної морської організації (ІМО). Також окреслено місце морської діяльності в загальній системі управління безпекою мореплавства.

Другий розділ «Сучасний стан розвитку морської діяльності України» присвячений аналізу актуальних тенденцій функціонування морського сектору. У межах цього розділу розглянуто національні інтереси України на

морі, особливості роботи морських портів у воєнних умовах, динаміку розвитку суднобудування та судноремонту. Окрему увагу приділено дунайському кластеру, альтернативним логістичним маршрутам, впровадженню цифрових інструментів (Maritime Single Window), реформі портового менеджменту та рівню відповідності української морської галузі міжнародним стандартам.

У третьому розділі «Проблеми та перспективи розвитку морської діяльності України» виявлено ключові виклики, що впливають на морську галузь в умовах війни: безпекові ризики, інфраструктурну зношеність, нормативні прогалини, залежність від зовнішніх логістичних коридорів. Розглянуто напрями реформ державної морської політики, зокрема інтеграцію до європейського морського простору, перехід до моделі «порт-ланлорд», модернізацію інфраструктури, розвиток «зеленого» судноплавства, посилення портової охорони та залучення інвестицій через механізми концесій. Також проаналізовано потенціал післявоєнного відновлення та можливості участі України в міжнародних програмах підтримки.

У висновках узагальнено основні результати дослідження, сформульовано пропозиції щодо вдосконалення державної морської політики, підвищення стійкості морської логістики, модернізації інфраструктури та інтеграції України до європейської та світової морської спільноти.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ МОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

1.1 Поняття, особливості та складові морської діяльності України

Морська діяльність – одна з основних сфер господарського комплексу України, що має важливе значення як у внутрішньо-економічному, так і в міжнародному вимірі. Її сутність полягає в організації та здійсненні різних видів діяльності, пов'язаних із використанням морського простору, акваторій та прибережних територій. До такої діяльності належать морські перевезення вантажів і пасажирів, функціонування морських портів, суднобудування і судноремонт, рибальство, освоєння ресурсів континентального шельфу, а також гарантування безпеки мореплавства. Відповідно до Закону України «Про морські порти України», під нею розуміють комплекс господарських та організаційних заходів, пов'язаних із функціонуванням портів, перевезенням вантажів і пасажирів, розвитком інфраструктури та забезпеченням безпеки судноплавства [10]

Згідно з Морською доктриною України, морська діяльність – це діяльність у сфері забезпечення сталого економічного і соціального розвитку суспільства, вивчення, освоєння і використання моря, захисту національної безпеки, морська торгівля (комерційні операції, які пов'язані з використанням морських суден, купівля-продаж товарів, що перевозяться морським шляхом, фрахтування суден, морське агентування, морське страхування тощо). Складовими морської діяльності є: торговельне мореплавство, морський транспорт, суднобудування, військово-морська діяльність, використання водних біоресурсів та інших ресурсів моря, туристична та рекреаційна діяльність, а також діяльність у сферах науки, освіти, екології і захисту моря [31].

У науковій літературі морська діяльність визначається як комплекс правових, економічних, технічних та організаційних заходів, спрямованих на ефективне використання морського потенціалу країни. Вона включає в себе як підприємницьку, так і державну складову. З одного боку, це господарська діяльність судноплавних компаній, портових операторів, логістичних підприємств. З іншого боку, це державна політика щодо розвитку морської інфраструктури, контролю за дотриманням міжнародних стандартів та забезпечення охорони національних інтересів у морському просторі.

У науковій літературі існує низка підходів до визначення сутності морської діяльності. Так, С. О. Кузнецов трактує її як сукупність економічних, правових і технічних процесів, пов'язаних із використанням морського простору, портів, флоту та ресурсів морів і океанів на користь держави, підкреслюючи її міжгалузевий характер; це не лише транспорт і торгівля, а й екологічна, наукова, оборонна, дипломатична складові, що формують морську політику держави. [18]

О. В. Бобров розглядає морську діяльність як багатофункціональну систему господарських, наукових і безпекових процесів, що забезпечують сталий розвиток держави як морської держави [3].

І. І. Сафонова у своїх працях акцентує увагу на тому, що морська діяльність є складовою частиною системи державного управління, у межах якої здійснюється координація взаємодії суб'єктів морегосподарського комплексу для раціонального використання морського потенціалу України [33].

На думку В. О. Назаренка, морська діяльність має стратегічне значення для економічної безпеки держави, оскільки охоплює транспортну, екологічну, військово-морську та наукову складові [28].

Таким чином, морська діяльність виступає комплексною категорією, що поєднує економічні, правові, оборонні та управлінські аспекти й забезпечує формування морської політики держави.

Особливість морської діяльності полягає в її комплексності. Вона охоплює не лише транспортний аспект, а й інвестиційний, екологічний, технологічний і навіть геополітичний.

Для України, яка має вихід до Чорного та Азовського морів, а також розвинуту мережу морських портів (Одеса, Чорноморськ, Південний, Миколаїв, Херсон та інші), ця сфера історично формувалася як важливий елемент економічної системи. Морські перевезення забезпечують значну частку зовнішньоторговельних операцій країни, адже саме через порти здійснюється експорт аграрної продукції, металів, мінеральних ресурсів та імпорт енергоносіїв.

Варто підкреслити, що морська діяльність має подвійний характер: вона одночасно є галуззю економіки та інфраструктурним забезпеченням інших галузей. Наприклад, розвиток аграрного сектору безпосередньо залежить від ефективності функціонування портової логістики, а енергетична безпека країни – від можливості морських поставок нафти, газу та вугілля. Тобто морська діяльність виступає системно-утворювальним чинником для всієї національної економіки.

У контексті глобалізації морська діяльність набуває ще більшого значення, оскільки понад 80 % світової торгівлі здійснюється морським транспортом. Це ставить перед Україною завдання інтеграції до міжнародного морського ринку та приведення своєї інфраструктури й законодавчої бази у відповідність до стандартів Міжнародної морської організації (ІМО), Європейського Союзу та інших міжнародних структур.

Сутність морської діяльності як складової національної економіки України полягає у забезпеченні транспортного, торговельного та інвестиційного зв'язку держави з глобальною економічною системою, а також у створенні умов для реалізації стратегічних інтересів країни в Чорноморському та Азовському регіонах.

Сутність морської діяльності проявляється у взаємодії її ключових складових:

- 1) Морський транспорт – перевезення вантажів і пасажирів морським шляхом, що формує основу міжнародної торгівлі.
- 2) Морська портова інфраструктура – термінали, причали, логістичні центри, які забезпечують збереження, обробку й перевалку товарів.
- 3) Суднобудування та судноремонт – галузі, що створюють технічну базу функціонування транспортної системи.
- 4) Рибальство і морські біоресурси – як складова продовольчої безпеки та експорту.
- 5) Військово-морська діяльність – оборонний компонент, який гарантує захист морських кордонів та свободу судноплавства.
- 6) Науково-освітня складова – підготовка кадрів у морських академіях, дослідження гідрологічних процесів та нових технологій у суднобудуванні.

Морська діяльність виконує низку важливих функцій:

- економічна: формування частини ВВП за рахунок перевезень, експорту, логістики;
- соціальна: створення робочих місць (понад 150 тис. українських моряків працюють у світовому торговельному флоті);
- інтеграційна: включення України у глобальні торговельні та транспортні системи;
- екологічна: контроль за станом морського середовища та впровадження стандартів сталого розвитку;
- безпекова: захист морських кордонів, підтримання вільного доступу до портів.

Таким чином, сутність морської діяльності полягає у її комплексності: вона поєднує економічний розвиток, соціальну стабільність, міжнародну інтеграцію та геополітичну безпеку. Морська діяльність вирізняється низкою специфічних характеристик, що відрізняють її від інших секторів національної економіки. Вона охоплює широкий спектр напрямів і видів роботи, які часто мають аналоги на суходолі, але реалізуються в умовах значно вищої

складності. Більшість морських процесів безпосередньо залежить від природних факторів – погодних умов, гідродинаміки, властивостей морської води. Це формує підвищений рівень небезпек та ризиків, що зумовлює додаткові витрати на захист людей, інфраструктури та навколишнього середовища.

Щодо історичних передумов формування морської діяльності в Україні – морська діяльність на території сучасної України має давню історію. Адже морське середовище має низку унікальних природних характеристик: глобальність Світового океану, складний та агресивний фізико-хімічний склад морської води, специфіку гідродинамічних і метеорологічних процесів, динамічність явищ (течії, хвилювання), екологічну цілісність, високу біологічну насиченість та відновлюваність більшості ресурсів. Саме ці риси здавна викликали інтерес людства і сприяли активному використанню моря в різних сферах. Водночас вони створюють і низку труднощів, що відрізняють морську діяльність від наземної. Ще у часи Київської Русі торговельні шляхи по Дніпру та Чорному морю («шлях із варягів у греки») відігравали ключову роль у розвитку економіки та культурних зв'язків зі світом. У подальші століття морські порти Причорномор'я розвивалися як стратегічні торговельні центри, через які відбувався експорт зерна, солі, риби та інших ресурсів.

Особливого розвитку морська діяльність набула в XIX – на початку XX століття, коли Одеса, Миколаїв та Херсон стали важливими центрами суднобудування та морської торгівлі. У радянський період морська діяльність України інтегрувалася в загальносоюзну систему транспорту та промисловості, де акцент робився на військовий і стратегічний потенціал Чорноморського флоту. [4].

Після проголошення незалежності у 1991 році Україна отримала у спадок потужну мережу морських портів, науково-дослідні інститути у сфері суднобудування та морської інженерії, а також вигідне географічне розташування. Водночас, саме в цей період почали проявлятися структурні

проблеми: недостатнє фінансування, застаріла інфраструктура, потреба у модернізації та залученні приватних інвестицій.

На початку XXI століття морська діяльність України почала орієнтуватися на інтеграцію до європейського та світового ринку. За даними Міністерства інфраструктури, до початку повномасштабної війни (2022 р.) через українські морські порти щорічно проходило близько 160 млн тонн вантажів, що становило понад 60 % зовнішньоторговельного обороту країни. Серед основних експортних вантажів: метали, зернові культури, руда, металопродукція, нафтопродукти та контейнери. Тоді як імпорт переважно складався з енергоносіїв та промислових товарів. [21]

Перелік основних напрямів морської діяльності визначений у Конвенції ООН з морського права. Серед них: міжнародне та каботажне судноплавство; рибальство у відкритому морі й у виключній економічній зоні; промисел інших біологічних ресурсів, до яких належать морські ссавці, малорухомі види (раки, молюски, губки, водорості та ін.); пошук і видобування корисних копалин у твердому, рідкому чи газоподібному стані, включно з поліметалічними конкреціями; створення та експлуатація штучних островів, бурових платформ, енергетичних комплексів; прокладання підводних кабелів, трубопроводів та тунелів; спорудження й обслуговування іншої інженерної інфраструктури; проведення наукових досліджень у морському середовищі; охорона та відновлення морських екосистем і біоресурсів; розвиток системи обміну інформацією щодо морських проєктів, а також співпраця в разі виникнення конфліктів; підготовка фахівців науково-технічного профілю для роботи у морській сфері. [16]

Цю Конвенцію Україна офіційно ратифікувала у 1999 році законом №728-XIV. Цей акт заклав основу для гармонізації українського морського законодавства з міжнародними нормами (UNCLOS, 1982). [12]

Морська діяльність в Україні охоплює:

- портову інфраструктуру — 13 морських портів на Чорному та Азовському морях (найбільші: Одеса, Чорноморськ, Південний, Миколаїв);

- судноплавні компанії — як державні, так і приватні оператори, що забезпечують вантажні та пасажирські перевезення;

- суднобудівну галузь — Миколаївські заводи, Херсонський суднобудівний завод;

- рибальство та морські біоресурси — вилов риби, морепродуктів, використання акваторії для аквакультури;

- освоєння ресурсів морського шельфу — перспективи видобутку нафти й газу на чорноморському шельфі.

Таким чином, морська діяльність – це не лише перевезення, а цілий комплекс галузей, що створюють додану вартість і формують робочі місця для сотень тисяч українців.

Роль морської діяльності в економіці України можна охарактеризувати через кілька аспектів:

1) Транспортний аспект. Морські перевезення забезпечують найнижчу собівартість транспортування великих обсягів вантажів на далекі відстані. Це робить їх ключовими для експорту зернових та металів, які є базою українського експорту.

2) Фінансово-інвестиційний аспект. Порти та судноплавні компанії генерують значні податкові надходження до бюджету та є сферою для залучення приватних інвестицій, у тому числі іноземних. У господарській площині морська діяльність потребує застосування технічно складних і дороговартісних споруд, відрізняється високою капіталомісткістю та тривалим періодом повернення інвестицій.

3) Соціальний аспект. Морська діяльність створює десятки тисяч робочих місць, а також визначає потребу у висококваліфікованих кадрах – моряках, логістах, інженерах, юристах морського права.

4) Геополітичний аспект. Вихід до моря та контроль над портами визначають стратегічне місце України в Чорноморському регіоні. Саме через морські комунікації реалізується транзитна функція держави як «мосту» між

Європою та Азією. Контроль над портами та морськими комунікаціями забезпечує транзитну функцію держави. [26]

Морська діяльність не лише впливає на зовнішню торгівлю, але й безпосередньо формує економіку прибережних регіонів. Наприклад, в Одеській області велика частка населення зайняті у сферах, пов'язаних із морською інфраструктурою – портовим господарством, логістикою, суднобудуванням. Це підтверджує, що морська діяльність виступає локомотивом регіонального розвитку.

Крім того, морська діяльність впливає на розвиток суміжних сфер: туризм, транспортно-логістичні послуги, міжнародну торгівлю, освіту (морські академії та училища готують кадри світового рівня). Українські моряки становлять помітну частку у світовому ринку праці – за різними оцінками, щороку понад 80 тис. громадян України працюють на іноземних судах.

Не можна розглядати морську діяльність лише крізь економічну призму. Вона має значний вплив на довкілля. Відповідно до аналітичної доповіді НАН України, понад 70 % забруднення Чорного моря спричинене діяльністю транспорту та промислових підприємств прибережних регіонів. Це зумовлює необхідність гармонізації українського законодавства з міжнародними екологічними конвенціями, такими як Конвенція MARPOL (1973/78), яка регулює запобігання забрудненню моря суднами.

Існує багатофункціональність прибережних та морських територій. Одна й та сама акваторія або ділянка узбережжя може використовуватися в кількох конкуруючих напрямках – від рибальства й туризму до портової інфраструктури чи військових об'єктів. Через це прибережні зони стають простором перетину та суперечності інтересів різних груп: підприємницьких структур, органів державного й місцевого управління, громад та міжнародних суб'єктів. Такі інтереси охоплюють економічну, екологічну, соціальну, технічну та військово-політичну площини. Це потребує складної системи узгодження та впровадження механізмів регулювання, які дозволять

забезпечити баланс між розвитком економіки й збереженням морського середовища.

Загальною рисою всіх різновидів морської діяльності, що можна віднести до цієї сфери, є їхній зв'язок із морським середовищем, простором та ресурсами. Цей зв'язок може бути як прямим (наприклад, судноплавство чи морське рибальство), так і опосередкованим, коли йдеться про забезпечення умов для морської діяльності (суднобудування, ремонт суден, функціонування портів тощо). Таким чином, морська діяльність охоплює не лише безпосередньо простір морів, а й прибережні зони. Вона може включати вивчення, освоєння, використання ресурсів та середовища, проведення заходів з охорони і технічного забезпечення. Її кінцева мета – отримання економічного, наукового, соціального, військового чи політичного ефекту задля сталого розвитку держави.

У наукових працях українських дослідників зустрічається кілька підходів до визначення сутності морської діяльності:

- економічний підхід: розглядає її як систему господарських відносин у сфері перевезень, портової логістики та морських ресурсів;
- правовий підхід: акцентує на регулюванні відносин у морському просторі, включаючи юрисдикцію держави та міжнародні зобов'язання;
- інтеграційний підхід: підкреслює роль морської діяльності у включенні України до світового ринку та міжнародних транспортних коридорів.

Об'єднання цих підходів дозволяє визначити морську діяльність як багатовимірний комплекс, що поєднує економічні вигоди, безпекові функції та екологічні виклики.

Отже, морська діяльність – це багатовимірна сфера, що поєднує економіку, транспорт, право, безпеку та міжнародні відносини. Вона є не лише частиною господарства, а й чинником забезпечення національної безпеки та стабільності. У сучасних умовах саме морська діяльність визначає можливості України брати участь у світових торговельних процесах та впливати на геополітичний баланс у Чорноморському регіоні.

Аналізуючи сучасні підходи до морської політики України, можна виділити кілька ключових пріоритетів. Передусім – це раціональне використання морських ресурсів для задоволення економічних та суспільних потреб, що одночасно сприяє зміцненню позицій України серед провідних морських держав. Не менш важливим є й аспект безпеки: йдеться як про захист суверенітету та юрисдикції у внутрішніх водах, територіальному морі й виключній економічній зоні, так і про гарантії свободи судноплавства та контроль за стратегічно значущими морськими комунікаціями.

Окремої уваги заслуговує екологічний вимір. Україна має забезпечити належний стан морського середовища, впроваджувати ефективний моніторинг і працювати над досягненням “доброго екологічного стану” відповідно до європейських стандартів.

Ще один важливий напрям — розвиток морегосподарського комплексу. Йдеться про модернізацію торговельного флоту, підтримку національних судноплавних компаній, відродження суднобудування та судноремонту, підвищення ефективності й конкурентоспроможності морських портів, а також розвиток внутрішніх водних шляхів. Сюди ж можна віднести й освоєння природних ресурсів, як відновних, так і невідновних, із дотриманням принципів екологічної збалансованості.

Не менш важливим є й науковий компонент – проведення морських досліджень та підготовка кваліфікованих кадрів: моряків, науковців, інженерів. Водночас стратегічним завданням виступає забезпечення гармонійного розвитку приморських регіонів, що має сприяти формуванню збалансованої системи “держава – економіка – суспільство – довкілля” у сфері морської діяльності.

1.2 Нормативно-правове регулювання морської діяльності України

Ефективне функціонування морської діяльності України безпосередньо залежить від наявності та якості правового регулювання. Нормативна база визначає правила експлуатації морських портів, порядок судноплавства,

вимоги до безпеки та охорони довкілля, а також процедури міжнародного співробітництва.

Важливою передумовою функціонування морської діяльності є відповідність особливим міжнародним і національним правовим нормам, а сама її динаміка значною мірою визначається політичними рішеннями.

Основою всього нормативно-правового регулювання морської діяльності є Конституція України, яка визначає фундаментальні засади діяльності держави в економічній, екологічній та безпековій площинах. Відповідно до статті 13 Конституції України, земля, її надра, атмосферне повітря, водні та інші природні ресурси, що знаходяться в межах території України, природні ресурси її континентального шельфу, виключної (морської) економічної зони є об'єктами права власності Українського народу. Це положення встановлює правову основу для використання морських акваторій, надр і ресурсів у межах національної юрисдикції.

Крім того, стаття 16 Конституції закріплює обов'язок держави забезпечувати екологічну безпеку та підтримання екологічної рівноваги на території України, що безпосередньо стосується охорони морського середовища. Таким чином, конституційні норми створюють базис для формування державної морської політики, визначають принципи управління природними морськими ресурсами та гарантують їх раціональне використання в інтересах народу. На цих засадах будується вся подальша система галузевого законодавства – від Кодексу торговельного мореплавства до спеціальних законів про морські порти, охорону довкілля та безпеку судноплавства. [17]

Правове регулювання морської діяльності України спирається на низку ключових законів та кодексів. Основним документом виступає Кодекс торговельного мореплавства України (1995 р.), який визначає порядок перевезення вантажів і пасажирів, відповідальність перевізників, права екіпажів та власників суден [15].

Важливе значення має Закон України «Про морські порти України» (2012 р.), що закріплює правові засади діяльності портів, умови концесій, порядок державно-приватного партнерства у розвитку інфраструктури [9].

Окрім цього, важливим стратегічним документом є Морська доктрина України на період до 2035 року (затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 18 жовтня 2023 р. № 1095). Вона визначає пріоритети державної політики у цій сфері, напрями розвитку морегосподарського комплексу, забезпечення морської безпеки, охорони морського середовища та інтеграції України у світову морську систему.

Додатково функціонування діяльності регулюють: Закон України «Про транспорт» (2001 р.), який визначає загальні принципи транспортної системи та Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» (1991 р.), що встановлює екологічні вимоги у сфері використання морських ресурсів. [11], [13].

Важливим стратегічним документом є Національна транспортна стратегія України до 2030 року (2018), яка передбачає модернізацію портів, інтеграцію до європейської логістичної мережі TEN-T та цифровізацію морських перевезень [32].

Окрім законодавчої бази, важливим елементом регулювання є діяльність державних інституцій, що здійснюють контроль та управління у морській сфері. Центральним органом виступає Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, яке формує державну політику у сфері транспорту та судноплавства.

На практичному рівні управління портами та координацію діяльності забезпечує Адміністрація морських портів України (АМПУ), яка відповідає за утримання гідротехнічних споруд, навігаційне обладнання та справляння портових зборів [1].

Також значну роль відіграють Морська адміністрація України та Державна служба морського та річкового транспорту, що здійснюють контроль за дотриманням правил судноплавства, технічним станом суден і безпекою

екіпажів. Наявність цих структур дозволяє реалізовувати положення національного та міжнародного законодавства на практиці.

Особливістю морської діяльності є значна кількість правових спорів, пов'язаних із перевезенням вантажів, зіткненням суден, відшкодуванням збитків чи порушенням екологічних норм. Українські суди, спираючись на норми Кодексу торговельного мореплавства України, активно застосовують як національні, так і міжнародні норми. Зокрема, при розгляді справ про морські перевезення враховуються положення Гаазько-Вісбійських правил (1924/1968) та Гамбурзьких правил (1978).

Варто зазначити, що з огляду на інтеграційні процеси Україна все активніше використовує практику міжнародного комерційного арбітражу для вирішення морських спорів. Київський міжнародний арбітражний центр при ТПП України має відповідну компетенцію, що дозволяє бізнесу уникати затягування національних судових процедур

Але попри наявність розвиненої нормативної бази, існують значні труднощі в її практичному застосуванні:

- корупційні ризики при справлянні портів зборів та укладанні концесійних договорів;
- брак фінансування на модернізацію портової інфраструктури відповідно до вимог міжнародних конвенцій;
- відставання у впровадженні цифрових технологій (електронний документообіг, «єдине вікно» в портах);
- ускладнення доступу до морських акваторій через воєнний стан і мінну небезпеку.

У науковій літературі наголошується, що проблемою українського законодавства є його фрагментарність: існує велика кількість підзаконних актів, які дублюють або суперечать один одному. Це ускладнює ведення бізнесу та знижує ефективність правозастосування.

Подальший розвиток морської діяльності потребує комплексного реформування законодавчої та інституційної бази. Основними напрямками є:

- прийняття єдиного Закону «Про морську діяльність України», який би систематизував усі правові норми;
- повна імплементація норм ЄС у сфері безпеки, екології та ринку перевезень;
- створення механізмів страхування воєнних та екологічних ризиків;
- розвиток державно-приватного партнерства для оновлення портової інфраструктури;
- цифровізація процесів у портах, впровадження електронних платформ для міжнародної взаємодії.

Таким чином, нормативно-правове регулювання морської діяльності України є важливою умовою розвитку національної економіки та інтеграції у світову транспортну систему. Воно базується на поєднанні національного законодавства, міжнародних стандартів та європейських директив, проте вимагає подальшого вдосконалення для подолання сучасних викликів.

1.3 Морська діяльність як невід’ємна складова структурованої системи забезпечення безпеки мореплавства

Морська діяльність посідає важливе місце у світовій та національній економіці, оскільки саме через морські шляхи здійснюється значна частина міжнародної торгівлі, транспортування енергоносіїв та стратегічних ресурсів. Проте ефективність і стабільність морської діяльності неможливі без належного рівня безпеки мореплавства, що охоплює як технічні, так і організаційно-правові механізми. Морська діяльність виступає не лише економічною, а й безпековою категорією, адже функціонування портів, судноплавних компаній і морських шляхів тісно пов’язане з національною безпекою держави, захистом довкілля та дотриманням міжнародних зобов’язань.

Безпека мореплавства — це стан захищеності людського життя, суден, вантажів, портових споруд та морського середовища від небезпек, які виникають під час здійснення мореплавства. Вона має комплексний характер і

передбачає не лише технічну справність суден чи дотримання правил навігації, а й розвинену систему управління ризиками, контроль за дотриманням міжнародних стандартів, підготовку персоналу та державний нагляд.

Забезпечення безпеки мореплавства ґрунтується на взаємодії міждержавних, державних і приватних структур, які формують цілісну систему регулювання. У межах цієї системи морська діяльність виступає її невід'ємним елементом, що забезпечує реалізацію практичних заходів із запобігання аваріям, охорони людського життя на морі, екологічної безпеки та підтримання міжнародного правопорядку у Світовому океані.

Згідно з Морською доктриною, загрози національній безпеці у сфері морської діяльності – це фактори, що безпосередньо чи у перспективі унеможливають або ускладнюють реалізацію національних інтересів на морі, сталий розвиток України як морської держави.

Морська діяльність є основою практичної реалізації заходів із безпеки мореплавства, адже саме в межах її функціональних напрямів реалізуються норми міжнародного морського права. Зокрема, до ключових елементів системи безпеки належать:

1) Судноплавство і флот – здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, при цьому дотримуючись вимог Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS, 1974), Міжнародної конвенції з попередження забруднення з суден (MARPOL, 1973/78), Конвенції про підготовку і дипломування моряків (STCW, 1978).

2) Морські порти – виступають не лише транспортними, а й безпековими вузлами. Вони реалізують положення Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (ISPS Code), а також забезпечують контроль за станом гідротехнічних споруд, пожежну та екологічну безпеку.

3) Державні органи морського управління – такі як Міністерство розвитку громад та територій України, Морська адміністрація, Адміністрація морських портів України, Держекоінспекція, відіграють ключову роль у

координації заходів безпеки, нагляді за дотриманням норм і сертифікації суден.

4) Міжнародні інституції – Міжнародна морська організація (ІМО), Міжнародна асоціація маяків та навігаційних служб (IALA), Міжнародна асоціація класифікаційних товариств (IACS) забезпечують формування єдиних стандартів і моніторинг їх виконання на глобальному рівні.

Таким чином, морська діяльність виступає не лише сферою економічної активності, але й механізмом реалізації міжнародних зобов'язань держави у сфері морської безпеки.

Структурована система безпеки мореплавства охоплює кілька взаємопов'язаних рівнів:

1) Міжнародний рівень – формування стандартів і контроль за їх виконанням (через ІМО, конвенційні механізми, аудит безпеки держав-членів).

2) Національний рівень – нормативно-правове забезпечення, державний контроль, діяльність адміністрації прапора і припортового контролю.

3) Регіональний і галузевий рівень – функціонування портів, судноплавних компаній, агентських і страхових структур, які реалізують політику безпеки на практиці.

Функціонування морської діяльності неможливе без дотримання міжнародних норм і стандартів, адже морська діяльність за своєю природою має глобальний характер. Безпека мореплавства, а також судноплавство, охорона довкілля, використання ресурсів Світового океану потребують єдиного правового підходу, який формується завдяки міжнародним угодам та конвенціям. Саме ці документи визначають основні правила взаємодії держав у морському просторі та встановлюють зобов'язання, які національні уряди повинні інтегрувати у власні правові системи. Дотримання міжнародних норм забезпечує не лише правову визначеність, але й стабільність та безпеку морської діяльності, яка включає судноплавство, портову логістику, рибальство, наукові дослідження та охорону морського середовища

Найважливішим документом є Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року (UNCLOS), що встановлює універсальні принципи користування морськими просторами, визначає поняття територіального моря, виключної економічної зони, континентального шельфу. Це стало основою для розбудови власної системи управління морською діяльністю з урахуванням вимог міжнародної безпеки.

Важливим напрямом інтеграції України у світову морську спільноту є дотримання вимог міжнародних конвенцій, що прийняті під егідою Міжнародної морської організації (ІМО). Саме ці документи формують фундаментальні стандарти безпеки мореплавства, охорони довкілля та підготовки моряків, і тому їхнє виконання має стратегічне значення для національної морської політики. Серед них:

- Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (SOLAS, 1974), що регламентує стандарти безпеки судноплавства, включаючи конструкцію суден, їхнє обладнання та підготовку екіпажів. Конвенція встановлює детальні вимоги до конструкції, технічного оснащення і експлуатації суден. Це важливий документ у сфері безпеки. Крім того, конвенція регламентує порядок проведення інспекцій, перевірок і сертифікації суден, а також передбачає заходи з навчання екіпажів у сфері аварійної готовності та пожежної безпеки. Участь України в імплементації положень SOLAS сприяє підвищенню рівня захисту екіпажів і пасажирів, а також дозволяє українським суднам безперешкодно здійснювати міжнародні перевезення

- Міжнародна конвенція з попередження забруднення з суден (MARPOL, 1973/78) визначає стандарти екологічної безпеки морської діяльності. Вона регулює запобігання забрудненню морського середовища нафтою, хімічними речовинами, сміттям і стічними водами. Дотримання положень MARPOL є важливим для України, оскільки сприяє збереженню екосистем Чорного та Азовського морів і попередженню техногенних катастроф.

• Міжнародна конвенція про підготовку, дипломування моряків та несення вахти (STCW, 1978) визначає мінімальні стандарти підготовки екіпажів, атестації, несення вахти та професійної компетентності. Саме людський фактор часто є вирішальним у запобіганні аваріям, тому дотримання вимог STCW підвищує рівень професійної безпеки та знижує ризики надзвичайних ситуацій на морі. Українська система дипломування моряків відповідає міжнародним вимогам, що підтверджує високу якість підготовки та професіоналізм національних кадрів. Положення цієї Конвенції визначають мінімальні стандарти підготовки та атестації екіпажів суден, регламентують процедури дипломування, а також встановлюють вимоги до організації вахтової служби. [20]

• Морська трудова конвенція (MLC, 2006) – встановлює стандарти умов праці, медичного забезпечення, відпочинку та соціального захисту моряків. Виконання її положень гарантує стабільність і добробут екіпажів, що безпосередньо впливає на безпечне виконання ними своїх обов'язків. Дотримання трудових норм сприяє зниженню психологічного навантаження, дисциплінованості та підвищенню ефективності роботи на суднах. [27]

Імплементація міжнародних стандартів у національне законодавство сприяє формуванню структурованої системи морської безпеки, яка поєднує технічний контроль за станом суден, екологічний моніторинг, кадрову підготовку та соціальний захист працівників морської діяльності. Гармонізація українського законодавства з вимогами SOLAS, MARPOL, STCW і MLC 2006 забезпечує відповідність національної системи морського управління сучасним міжнародним стандартам.

Важливу роль у підтриманні цієї системи відіграють кадри. Українські морські навчальні заклади адаптують програми підготовки до вимог STCW, розвивають тренажерні центри та впроваджують сучасні методики навчання, що зміцнює людський потенціал безпеки. Підготовка висококваліфікованих моряків є запорукою стабільності всієї системи морської діяльності, адже саме

від людського фактора залежить безаварійна експлуатація суден і ефективність реагування на надзвичайні ситуації.

У сучасних умовах безпека мореплавства розглядається не лише як технічне питання, а як частина системи національної та колективної морської безпеки. З початком воєнної агресії проти України ця складова набула особливого значення. Українські порти, зокрема Чорноморського басейну, стали об'єктами підвищеного ризику, що вимагає впровадження нових протоколів охорони, евакуації, моніторингу та координації дій із міжнародними партнерами.

В Україні безпеку морської діяльності регламентують такі основні нормативні акти:

- Морська доктрина України на період до 2035 року;
- Кодекс торговельного мореплавства України;
- Закон України «Про морські порти України»;
- Закон України «Про транспорт»;
- Національні стандарти щодо технічного стану суден, гідротехнічних споруд і підготовки екіпажів.

Ключову роль відіграє Морська адміністрація України, яка виконує функції адміністрації прапора, здійснює державний нагляд, а також веде моніторинг безпеки морських перевезень. Важливим інструментом є також Служба капітана морського порту, відповідальна за контроль дотримання правил заходу, стоянки і виходу суден з акваторії порту.

Важливим елементом національного регулювання є Кодекс торговельного мореплавства України (КТМУ), який визначає правовий статус суден, умови допуску до експлуатації, порядок здійснення судноплавства, відповідальність учасників морської діяльності та засади функціонування портів. Попри те, що Кодекс залишається базовим актом морського права України, він значною мірою потребує модернізації у зв'язку з появою нових безпекових викликів, розвитком цифровізації, переходом до європейських стандартів управління портами та необхідністю гармонізації з нормами ЄС і конвенціями ІМО.

Оновлення положень КТМУ є ключовою умовою формування сучасної державної морської політики та підвищення стійкості морської логістики України [15].

Морська безпека є складовою частиною системи національної безпеки України. Вона передбачає захист суверенітету, запобігання актам піратства, тероризму, незаконного використання природних ресурсів, а також забезпечення стабільності морських комунікацій. В умовах воєнного стану морська діяльність виконує стратегічну функцію — забезпечення обороноздатності, економічної стійкості та міжнародної підтримки України через морські транспортні коридори.

На регіональному та галузевому рівнях забезпечення безпеки мореплавства реалізується через діяльність порткових адміністрацій, судноплавних компаній, агентських, страхових та класифікаційних організацій, які безпосередньо впроваджують норми міжнародного і національного морського права у практичну сферу.

Морські порти є ключовими осередками системи морської безпеки, оскільки саме в них концентруються основні технічні, організаційні та контрольні заходи. Кожен порт зобов'язаний мати план охорони портового засобу, затверджений відповідно до вимог Міжнародного кодексу з охорони суден і порткових засобів (ISPS Code). У межах таких планів визначаються зони обмеженого доступу, порядок огляду транспортних засобів і вантажів, координація з правоохоронними структурами, реагування на надзвичайні події.

У своїй роботі Г. С. Ярова аналізує правове забезпечення діяльності морських портів України та вказує на системні проблеми у сфері законодавства: фрагментарність нормативної бази, дублювання норм, відсутність сучасних правил роботи портів та недостатній рівень імплементації міжнародних вимог. Авторка підкреслює потребу реформуванні КТМУ, оновленні законодавства про морські порти та встановленні прозорих правил взаємодії між державою, портковими операторами та приватними інвесторами. Також наголошується на

необхідності узгодження українського законодавства з директивами ЄС та стандартами ІМО [36].

Крім того, порти здійснюють екологічний моніторинг акваторії, контроль за станом гідротехнічних споруд, утримання навігаційного обладнання та системи рятувальних служб.

Судноплавні компанії реалізують політику безпеки безпосередньо на борту суден. Кожен судновласник відповідно до Міжнародного кодексу управління безпекою (ISM Code) зобов'язаний розробити й підтримувати Систему управління безпекою (SMS), яка включає:

- підготовку екіпажу до дій у надзвичайних ситуаціях;
- перевірку технічного стану судна;
- ведення журналів і звітності з безпеки;
- систему внутрішнього аудиту й постійного поліпшення.

Це дозволяє забезпечити не лише дотримання стандартів, а й підвищити культуру безпеки на рівні компанії.

Агентські структури беруть участь у контролі документів суден, забезпечують координацію між судновласниками, портами та митними чи прикордонними службами. Їхня діяльність має значення для запобігання порушенням режиму безпеки під час заходу суден у порти або зміни екіпажів.

Важливу роль у сфері безпеки відіграють класифікаційні товариства. Це приватні комерційні організації, які оцінюють, реєструють та класифікують судна за їхньою придатністю до плавання. Вони встановлюють технічні стандарти та правила будівництва, проводять регулярні огляди для забезпечення їх дотримання, видають відповідні свідоцтва, а також публікують реєстри суден. Понад 90% світового торговельного флоту перебуває під класом товариств, що входять до Міжнародної асоціації класифікаційних товариств (IACS). Вони є сполучною ланкою між державним контролем і технічною експлуатацією суден.

Не менш значущими є страхові компанії (P&I Clubs). Це не традиційні страхові компанії, а спеціалізовані взаємні товариства, які надають

страхування відповідальності судновласникам і фрахтувальникам. Вони захищають інтереси своїх членів від претензій третіх осіб і компенсують збитки, завдані третім особам внаслідок експлуатації судна. Це обов'язковий вид страхування для судноплавства, що покриває широкий спектр ризиків, пов'язаних з судноплавством. Вони не лише покривають збитки у разі аварій чи екологічних інцидентів, але й здійснюють попереджувальний контроль – перевірку стану суден і дотримання вимог безпеки перед укладенням полісу.

Усі ці елементи утворюють регіональну мережу управління безпекою, яка поєднує державні механізми з приватними ініціативами. Саме на цьому рівні відбувається реалізація політики безпеки у практичній площині – через постійний моніторинг, аудит, інспекції, підготовку персоналу та взаємодію між портовими адміністраціями, судновласниками і державними контролюючими органами.

Таким чином, регіональний і галузевий рівень є операційним ядром системи безпеки мореплавства, де реалізуються вимоги міжнародних конвенцій, державних програм і стратегічних документів, зокрема Морської доктрини України.

Отже, морська діяльність є багатогранною системою, яка поєднує економічні, технічні, правові, екологічні та соціальні аспекти, формуючи фундамент для безпечного функціонування морського транспорту. Її значення виходить далеко за межі транспортної чи комерційної сфери – вона є стратегічним чинником національної безпеки України та невід'ємною складовою світової системи мореплавства.

Забезпечення безпеки мореплавства потребує комплексного підходу, що охоплює діяльність державних органів управління, портових адміністрацій, судноплавних компаній, класифікаційних товариств і страхових структур. Саме через взаємодію цих суб'єктів формується практична основа реалізації міжнародних стандартів безпеки, таких як SOLAS, MARPOL, ISM та ISPS Codes.

В Україні система безпеки мореплавства базується на Кодексі торговельного мореплавства, законах «Про морські порти України», «Про транспорт», підзаконних актах Кабінету Міністрів та Морській доктрині України на період до 2035 року, яка визначає стратегічні напрями державної морської політики. Усі ці документи утворюють нормативно-правовий каркас, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки морської діяльності.

Особливого значення морська безпека набуває в умовах воєнного стану та збройної агресії проти України, коли захист морських портів, судноплавних шляхів та економічних інтересів держави стає елементом загальнонаціональної оборонної стратегії. У таких умовах морська діяльність виконує не лише економічну, а й оборонно-стратегічну функцію, сприяючи зміцненню стійкості транспортної системи держави.

Отже, морська діяльність є не лише сферою господарської діяльності, а ключовим елементом структурованої системи забезпечення безпеки мореплавства, яка включає правові, організаційні, технічні та соціальні інструменти. Її ефективність визначає рівень стабільності функціонування морських портів, безпечність перевезень, екологічну збалансованість використання морських ресурсів та міжнародний авторитет України як відповідальної морської держави.

РОЗДІЛ 2

СУЧАСНИЙ СТАН РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

2.1 Національні інтереси на морі

Морський простір є важливою складовою національної території та невід'ємною частиною системи забезпечення економічної, енергетичної й воєнної безпеки держави. Для будь-якої морської держави національні інтереси на морі формують стратегічний вектор розвитку, визначаючи напрями реалізації державної політики у сфері морської діяльності. Вони охоплюють не лише економічний потенціал морського господарства, а й політичну, екологічну, наукову, безпекову та культурну складові, що забезпечують цілісність і стабільність держави у глобальному морському просторі.

У науковій літературі національні інтереси на морі визначаються як сукупність матеріальних, духовних і стратегічних потреб суспільства та держави, пов'язаних із використанням і збереженням морських ресурсів, освоєнням морських просторів і забезпеченням національної безпеки в морській сфері. Вони становлять основу морської політики держави, її міжнародної діяльності на морі та системи державного управління морегосподарським комплексом.

Національні інтереси на морі – це сукупність матеріальних та інтелектуальних потреб українського народу і держави у сфері морської діяльності, що реалізуються на основі морського потенціалу.

Згідно з Морською доктриною України на період до 2035 року, до пріоритетних національних інтересів на морі належать задоволення потреб суспільства, економіки і держави у використанні ресурсів моря, посилення позиції України серед провідних морських держав, а також забезпечення безпеки шляхом:

- підтримки свободи відкритого моря;

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

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

- захисту національних інтересів у Світовому океані;

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

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

- запобігання забрудненню морського середовища, проведення ефективного екологічного моніторингу;

- 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;

- забезпечення контролю за функціонуванням життєво важливих морських комунікацій (територіальне море, Керч-Єнікальський канал, підходи до морських портів, гирл рр. Південний Буг, Дніпро та інші райони інтенсивного судноплавства);

- провадження морегосподарської діяльності з:

- розвитку торговельного мореплавства, морського і внутрішнього водного транспорту в цілому;

- створення та розвитку національних судноплавних компаній і національного торговельного флоту;

- відродження суднобудування і судноремонту;

- розвитку, підвищення ефективності та забезпечення конкурентоспроможності морських портів України;

- розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів, річкових портів та терміналів;

- вивчення, розвідки, видобування, використання, збереження невідновних та відтворення відновних ресурсів, які не відносяться до водних біоресурсів та мінімізації шкоди навколишньому природному середовищу під час експлуатації ресурсів моря;

- вивчення, збереження, невиснажливе видобування та стале відтворення рибних та інших водних біоресурсів;

- проведення морських наукових досліджень;

- підготовки та перепідготовки моряків, науковців та інших фахівців, зайнятих морською діяльністю;

- забезпечення збалансованого розвитку приморських регіонів.

Пріоритетними національними інтересами України на морі є задоволення потреб суспільства, економіки і держави у використанні ресурсів моря, посилення позицій України серед провідних морських держав, а також забезпечення національної безпеки шляхом захисту суверенітету, прав і юрисдикції в межах національних морських просторів. Реалізація цих інтересів передбачає:

- підтримку свободи відкритого моря як фундаментального принципу міжнародного морського права, що гарантує рівні умови для всіх держав у користуванні морськими просторами;

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

- захист суверенних прав і юрисдикції у виключній (морській) економічній зоні та на континентальному шельфі, а також у стратегічно важливих районах Чорного та Азовського морів;

- забезпечення контролю над функціонуванням життєво важливих морських комунікацій, включно з Керч-Єнікальським каналом, підходами до

морських портів, гірлами річок Дніпро й Південний Буг, що мають критичне значення для економіки та безпеки держави.

Важливою складовою національних інтересів є охорона людського життя на морі, проведення пошуково-рятувальних операцій, а також запобігання забрудненню морського середовища та забезпечення ефективного екологічного моніторингу.

Україна, як сторона низки міжнародних угод (Конвенція МАРПОЛ, Лондонська конвенція, Конвенція ООН з морського права), зобов'язана підтримувати високі екологічні стандарти та впроваджувати європейські екологічні норми. Саме тому Морська доктрина передбачає досягнення стану морського середовища, який відповідає поняттю «доброго екологічного стану» відповідно до Рамкової Директиви ЄС про Морську Стратегію, та підтримання цього стану в довгостроковій перспективі.

Особлива увага приділяється розвитку морегосподарського комплексу, який є базовим елементом економічної системи України. Його складовими є торговельне мореплавство, судноплавство внутрішніми водними шляхами, суднобудування, портова діяльність, рибне господарство та морська наука. Морська доктрина визначає необхідність:

- розвитку торговельного мореплавства та створення конкурентоспроможного національного торговельного флоту;
- відродження суднобудівної та судноремонтної галузі як стратегічного сектору промисловості;
- підвищення ефективності морських портів України, розвитку сучасної логістичної та портової інфраструктури;
- стимулювання інвестицій у модернізацію портових потужностей та внутрішніх водних шляхів;
- активізації розвідки, видобування та раціонального використання природних ресурсів шельфу, у тому числі енергетичних (нафти, газу) та мінеральних.

Крім економічної, важливе місце посідає науково-освітній аспект морських інтересів. Підготовка та перепідготовка моряків, фахівців морської галузі, науковців, інженерів і дослідників – це складова формування людського потенціалу морської держави. Саме завдяки розвитку системи морської освіти та наукових досліджень забезпечується стаке використання морського потенціалу й впровадження інновацій у суднобудуванні, навігації, гідрографії, морській екології.

Загалом національні інтереси України на морі мають комплексний характер, поєднуючи безпекові, економічні, екологічні, наукові та соціальні аспекти. Їх реалізація є ключовою умовою утвердження України як повноправної морської держави, здатної ефективно відстоювати свої права у Чорному та Азовському морях, а також реалізовувати власну політику у Світовому океані.

Також щодо формування національних інтересів України на морі – воно має не лише економічну, а й геополітичну природу. Україна володіє вигідним геостратегічним положенням у басейні Чорного моря, яке є важливим елементом транспортного коридору між Європою, Кавказом та Близьким Сходом. Саме тому морський компонент національної політики розглядається як інструмент зміцнення міжнародного впливу держави та забезпечення її присутності у світовому морському просторі.

В умовах сучасних викликів – зокрема, тимчасової окупації частини узбережжя та портів, мілітаризації Чорного моря Російською Федерацією та загрози морським шляхам сполучення – захист морських інтересів набуває першочергового значення. Відновлення повноцінного контролю над морськими акваторіями є не лише питанням безпеки, а й умовою збереження економічного суверенітету України. Саме тому Морська доктрина 2035 року чітко визначає потребу посилення військово-морського потенціалу держави, розвитку системи морського моніторингу, розвідки, навігаційного забезпечення та протидії загрозам у Чорному й Азовському морях.

З теоретичної точки зору, національні інтереси на морі можна розглядати як багаторівневу систему. На державному рівні вони пов'язані з реалізацією стратегічних цілей, а саме: зі зміцненням обороноздатності, забезпеченням енергетичної незалежності, утриманням транспортних коридорів та розширенням зовнішньоекономічних зв'язків. На регіональному рівні – із розвитком приморських областей, створенням портових кластерів, стимулюванням зайнятості населення в морській сфері. А на глобальному рівні – із забезпеченням присутності України в міжнародних морських організаціях, участю у світових ініціативах із безпеки судноплавства, охорони довкілля та боротьби з піратством.

Окремої уваги заслуговує міжнародно-правовий аспект. Україна, ратифікувавши Конвенцію ООН з морського права 1982 року, отримала юридичну основу для захисту своїх морських інтересів, включаючи право на континентальний шельф і виключну економічну зону. Ці норми закріплюють право держави на розвідку, видобування, збереження та управління природними ресурсами, що є фундаментом морського суверенітету. Саме міжнародно-правова підтримка дозволяє Україні відстоювати свої позиції у міжнародних судових інстанціях у справах, пов'язаних із незаконним видобутком ресурсів на окупованих територіях або порушенням морських кордонів.

У стратегічному вимірі реалізація національних інтересів передбачає інтеграцію України до європейського та світового морського простору. Це виражається у приєднанні до європейських ініціатив у сфері безпеки морських перевезень, участі в програмах ЄС щодо розвитку «зеленої» портової інфраструктури, цифровізації морського транспорту та впровадження стандартів «блакитної економіки».

Поняття «блакитної економіки» є сучасною концепцією сталого розвитку морських територій, згідно з якою морські ресурси розглядаються не лише як джерело прибутку, а як об'єкт довгострокового екологічно збалансованого використання. Для України ця концепція є особливо актуальною в контексті

післявоєнного відновлення прибережних регіонів, реінтеграції портових зон і розвитку екологічно безпечного морського транспорту.

Також важливо наголосити, що морська діяльність охоплює широкий спектр відносин – від судноплавства і рибальства до наукових досліджень та охорони морської спадщини. Тому забезпечення національних інтересів на морі потребує координації зусиль між різними державними органами – Міністерством інфраструктури, Міністерством оборони, Міністерством екології, Державною службою морського та річкового транспорту, Держрибагентством тощо. Лише інтегрований підхід дозволяє реалізувати принцип «єдиної морської політики» держави, визначений у Доктрині.

Суттєвим компонентом є й інформаційна безпека у морській сфері, яка включає захист навігаційних систем, баз даних, картографічної інформації, засобів управління судноплавством та гідрографічних матеріалів. В умовах гібридної війни зростає ризик кібератак на морську інфраструктуру, тому забезпечення кіберстійкості портів та систем управління морським транспортом є також частиною національних інтересів.

У довгостроковій перспективі реалізація морських інтересів України повинна базуватись на тристоронньому принципі:

- Безпека (захист суверенітету та територіальної цілісності на морі);
- Розвиток (економічне використання морського потенціалу, створення робочих місць, інновації);
- Стійкість (екологічне балансування, наукові дослідження, збереження морських екосистем).

Таким чином, морський напрям державної політики є не лише частиною транспортної або оборонної стратегії, а системним елементом національної ідентичності та міжнародної суб'єктності України. Реалізація національних інтересів на морі дозволяє державі забезпечити свій суверенітет, посилити позиції в Чорноморському регіоні, розширити економічні можливості та зробити вагомий внесок у безпеку європейського морського простору.

2.2 Правові засади функціонування морських портів України

Морські порти України традиційно виступають ключовими логістичними вузлами, через які здійснюється значна частина зовнішньої торгівлі країни. Вони забезпечують транспортне сполучення між внутрішнім ринком та світовою економікою, формуючи умови для розвитку експортно-імпортних операцій, транзитних перевезень та інтеграції України до міжнародних транспортних коридорів.

Правові засади функціонування морських портів України визначаються сукупністю законодавчих актів, нормативних документів та міжнародних договорів, що регулюють порядок використання портових акваторій, розвиток інфраструктури, діяльність операторів портових терміналів та безпеку судноплавства. Основною метою правового регулювання є забезпечення ефективної, безпечної та конкурентоспроможної діяльності портів, а також реалізація національних інтересів у морській сфері.

У своїй роботі І. А. Белоусов аналізує трансформацію управлінської моделі морської галузі України та підкреслює необхідність переходу до сучасних підходів у регулюванні портової діяльності. Автор розглядає правові засади функціонування портової системи, зокрема питання автономії адміністрацій портів, ефективності державного нагляду та залучення приватного капіталу в інфраструктурні проекти. Значну увагу приділено проблемам фрагментарності законодавства та потребі гармонізації з нормами ЄС у сфері морської безпеки, екологічного контролю та портового менеджменту. Дослідник робить висновок, що модернізація правових механізмів є ключовою умовою підвищення конкурентоздатності українських портів. [2]

В Україні до початку повномасштабної війни функціонувало 13 морських торговельних портів, розташованих на Чорному та Азовському морях, а також у гирлах великих річок. Кожен із них має свою спеціалізацію та забезпечує важливу роль у зовнішньоекономічній діяльності держави:

1. Одеський морський порт – універсальний порт, що виконує функції контейнерного, зернового та нафтового хабу, забезпечує транзит вантажів до центральних та західних регіонів України;
2. Південний порт – глибоководний порт для перевалки руди, металу, зерна та контейнерів, важливий для міжнародних перевезень великотоннажних вантажів;
3. Чорноморський порт – орієнтований на контейнерні перевезення, зернові та наливні вантажі, підтримує баланс між портами Чорного моря;
4. Миколаївський порт – обробка зерна, металу, вугілля та нафтопродуктів;
5. Спеціалізований морський порт Ольвія та Херсонський порти – спеціалізуються на зернових, металопродукції та інших генеральних вантажах;
6. Маріупольський та Бердянський порти (Азовське море) – перевалка металу, вугілля, зернових; наразі обидва перебувають під окупацією;
7. Дунайські порти – Ренійський, Ізмаїльський та Усть-Дунайський: важливі для експорту зернових, металу та контейнерних вантажів, забезпечують доступ до внутрішніх річкових шляхів та міжнародної транспортної системи;
8. Білгород-Дністровський та Скадовський порти – орієнтовані на будівельні матеріали, зернові та каботажні перевезення.

У воєнний час стратегічне значення портів змістилося на порти Дунайського регіону (Ізмаїл, Рені, частково Усть-Дунайськ) та Чорноморські порти Одеса, Південний, Чорноморськ, які забезпечують критично важливий експорт зернових та інших товарів, підтримують економічну стабільність і виконання міжнародних домовленостей щодо продовольчої безпеки.

Організація роботи портів базується на поєднанні державного регулювання та діяльності адміністрацій морських портів, які відповідають за координацію вантажопотоків, безпеку судноплавства, утримання причальної

та гідротехнічної інфраструктури. Порти функціонують як комплексні підприємства, до складу яких входять термінали різної спеціалізації: зернові, нафтові, контейнерні, рудні та універсальні. Це дозволяє гнучко реагувати на зміни у структурі світової торгівлі та адаптуватися до потреб клієнтів.

Це функціонування неможливе без чітко визначеної системи правових та організаційних норм, які регулюють порядок користування портовими акваторіями, доступ до причалів, взаємодію з приватними операторами та дотримання стандартів безпеки. Саме ці норми забезпечують баланс між державними стратегічними інтересами, комерційними цілями суб'єктів господарювання та міжнародними вимогами, створюючи основу для стабільної та ефективної роботи морських портів.

Адміністрація морських портів України є державною структурою, що відповідає за організацію роботи порту, контроль безпеки судноплавства, управління причальною інфраструктурою та координацію вантажопотоків.

Місія ДП «АМПУ» полягає у розвитку морської транспортної інфраструктури України та підвищенні конкурентоспроможності морських портів у Чорноморсько-азовському басейні шляхом забезпечення створення належних умов для здійснення господарської діяльності морських терміналів, підприємств, основні продукція та/або сировина яких є об'єктами експортно-імпортних операцій і обслуговуються як вантажі порту.

Ключові цілі діяльності ДП «АМПУ»: забезпечення ефективного функціонування морських портів України; організація та контроль безпеки судноплавства; раціональне використання та розвиток державного майна, закріпленого за АМПУ, із отриманням прибутку.

Основні завдання ДП «АМПУ»:

- Управління державним майном у портах, включаючи ремонт, модернізацію та будівництво портової інфраструктури.
- Забезпечення рівного доступу всіх суб'єктів господарювання (державних та приватних) до стратегічних об'єктів портів.

- Надання послуг суднам у портах та на підходах для безпечного маневрування і стоянки.
- Організація безпечної експлуатації портової інфраструктури, включаючи гідротехнічні споруди та системи безпеки мореплавства.
- Координація аварійно-рятувальних робіт і дій у надзвичайних ситуаціях.
- Ведення Реєстру морських портів України та планування розвитку портів.
- Контроль дотримання законодавства з охорони навколишнього середовища та ліквідації забруднень.
- Регулювання використання буксирів та стягування портових зборів.
- Створення конкурентних умов для ведення господарської діяльності та отримання послуг у портах.

Щодо співпраці в сфері морської безпеки - між АМПУ та Міжнародною програмою з безпеки портів Берегової охорони США (IPS) при безпосередньому сприянні Програми експортного контролю та безпеки кордонів (ExBS) Уряду США і Посольства США в Україні налагоджено постійний діалог в рамках регулярних дискусій з нарощування потенціалу українських портів в питаннях поліпшення заходів морської безпеки і охорони.

Навесні 2019 року АМПУ підтвердила відповідність міжнародним вимогам з морської безпеки майже 100 % портових засобів.

Адміністрація порту також виступає платформою для взаємодії з усіма суб'єктами портової діяльності, забезпечуючи баланс між державними інтересами і економічними потребами приватних операторів.

Основним керівником портової адміністрації є капітан порту, який виконує функції адміністративного та оперативного управління, забезпечує дотримання міжнародних і національних стандартів, а також контролює діяльність портових операторів. Капітан порту є ключовою посадовою особою адміністрації морського порту, яка безпосередньо відповідає за організацію безпечного та ефективного судноплавства в межах порту і на підходах до

нього. Посада капітана порту встановлена законодавчо (Закон України «Про морські порти України») і входить до системи управління державними портами через адміністрації морських портів.

Капітан порту виконує не лише операційні, а й стратегічні функції, забезпечуючи зв'язок між державними інтересами та діяльністю приватних суб'єктів. Він гарантує безпечне функціонування портів, ефективність вантажопотоків і відповідність портової діяльності міжнародним стандартам, що особливо важливо у воєнний час та для підтримки зовнішньоекономічної стабільності України.

Основні функції капітана порту:

1. Забезпечення безпечного судноплавства

- Контроль за рухом суден у територіальному морі, внутрішніх водах та акваторії порту.

- Координація маневрування, стоянки та швартування суден.

- Визначення районів обов'язкового використання буксирів.

2. Контроль за дотриманням законодавства та міжнародних стандартів

- Забезпечення виконання норм Конвенції ООН з морського права, ISPS Code та національного законодавства.

- Контроль за дотриманням правил охорони навколишнього середовища та безпеки праці в порту.

3. Організація роботи аварійно-рятувальних служб

- Координація дій усіх суб'єктів у разі аварій, катастроф або стихійних лих.

- Управління підйомом затонулого майна, ліквідацією наслідків забруднень та допомогою постраждалим.

4. Взаємодія з суб'єктами господарювання та державними органами

- Координація роботи лоцманської служби, власників терміналів, портових операторів і транспортних компаній.

- Організація взаємодії з митними, прикордонними та екологічними органами влади.

5. Планування та аналітика

- Участь у розробці та реалізації плану розвитку порту.
- Контроль за збором та обліком даних у Реєстрі морських портів України.

У морських портах України функціонування економічних процесів забезпечується не лише державними структурами, а й широким колом приватних та комерційних суб'єктів господарювання. Ці підприємства виконують важливі операційні, логістичні та обслуговуючі функції, які є невід'ємною складовою ефективного функціонування портової інфраструктури. Вони забезпечують перевалку, транспортування, обробку та оформлення вантажів, а також підтримують безперервну роботу судноплавного флоту.

До суб'єктів господарювання, які функціонують у портах, належать:

- термінальні оператори, що здійснюють перевантаження вантажів різної спеціалізації;
- логістичні та транспортні компанії, які забезпечують доставку вантажів із порту до внутрішніх регіонів;
- судноремонтні та суднобудівні підприємства, що обслуговують торговельний і спеціалізований флот;
- експедиторські та митні компанії, які забезпечують оформлення вантажів та відповідність міжнародним стандартам.

Діяльність приватних операторів регулюється через договори концесії, ліцензії та контракти, укладені з адміністрацією порту. Вони зобов'язані дотримуватися правил безпеки, охорони навколишнього середовища та норм міжнародного морського права. Водночас державний контроль гарантує, що приватна діяльність відповідає стратегічним національним інтересам та не порушує порядок функціонування портів як критично важливої інфраструктури.

Функціонування портів України базується на поєднанні національного законодавства та міжнародних норм, що визначають правила користування морськими ресурсами, стандарти безпеки та умови перевалки вантажів. Основні нормативні акти включають:

- Закон України «Про морські порти», який встановлює організаційні та правові засади діяльності адміністрацій портів і взаємодії з приватними суб'єктами;
- Водний кодекс України, що регулює режим внутрішніх вод та територіального моря;
- Конвенція ООН з морського права та ISPS Code, що регламентують безпеку судноплавства та охорону портових об'єктів;
- нормативні акти Державної служби морського та річкового транспорту, Міністерства інфраструктури та інших органів, що визначають технічні вимоги та контроль за портовою діяльністю.

Крім того, правове регулювання портів включає вимоги до екологічної безпеки, охорони праці та охорони державної власності. Державний контроль забезпечує дотримання цих норм через системи інспекцій, ліцензування та сертифікації діяльності портових операторів і приватних суб'єктів. У практичній площині це реалізується через контроль руху суден, організацію безпечного маневрування і стоянки, підтримання гідротехнічної та перевантажувальної інфраструктури, а також через облік і моніторинг вантажопотоків.

Важливою складовою є також інтеграція міжнародних стандартів у щоденну діяльність портів, що дозволяє українським портам залишатися конкурентоспроможними на світовому ринку перевезень та забезпечує відповідність вимогам партнерів щодо безпечного та ефективного транспортування вантажів. Таке поєднання національного та міжнародного регулювання гарантує стабільність, безпеку та розвиток портової інфраструктури України, сприяє інтеграції країни у глобальні транспортні та логістичні мережі.

Завдяки такому поєднанню державного регулювання та діяльності приватних суб'єктів, українські порти забезпечують ефективний контроль над вантажопотоками, підтримують безпечне судноплавство та інтегруються у міжнародну транспортну систему.

Правові засади функціонування морських портів України забезпечують системність та ефективність роботи портової інфраструктури, дозволяють поєднувати державні стратегічні інтереси з економічними цілями приватних операторів та гарантують відповідність міжнародним стандартам. Капітани портів та адміністрації виконують ключову роль у координації та контролі всіх процесів, тоді як суб'єкти господарювання забезпечують практичне виконання вантажно-розвантажувальних, логістичних та обслуговуючих функцій.

Таким чином, морські порти України виконують роль стратегічної ланки у системі міжнародних транспортних відносин. Вони поєднують внутрішні виробничі потоки з глобальними логістичними мережами, забезпечують стабільність зовнішньоекономічної діяльності та сприяють утвердженню України як важливого учасника світового ринку перевезень.

Важливо відзначити, що сучасні морські порти України не лише виконують функції перевалки вантажів, а й виступають центрами інновацій та логістичних рішень. Впровадження сучасних інформаційних систем, автоматизації процесів перевантаження та електронного документообігу дозволяє значно скоротити час обробки вантажів, підвищити ефективність роботи портів і зменшити витрати для учасників транспортного процесу. Крім того, розвиток портової інфраструктури та модернізація гідротехнічних споруд сприяють підвищенню пропускної спроможності портів і дозволяють приймати судна більшого тоннажу, що є важливим фактором для інтеграції України у глобальні морські перевезення.

У воєнний час роль портів набуває особливого значення: вони забезпечують критично важливі експортні потоки, підтримують економічну стабільність та є ключовим елементом у реалізації міжнародних домовленостей щодо продовольчої безпеки. Водночас, дотримання правових

норм, стандартів безпеки та екологічних вимог гарантує не лише ефективну роботу портів, а й захист державних інтересів та природних ресурсів.

У воєнний час морські порти України виконують не лише економічні, а й стратегічні функції. Вони стають критично важливими для підтримки безперервних експортних потоків, особливо зернових та інших продовольчих вантажів, що забезпечує виконання міжнародних зобов'язань і підтримку продовольчої безпеки. Одночасно порти виступають логістичними хабами для перевалки військово-стратегічних вантажів та гуманітарної допомоги, координуючи взаємодію державних органів, приватних операторів та міжнародних партнерів.

Діяльність портів у цей період характеризується високим рівнем ризиків, включаючи загрозу блокади, мінну небезпеку та обмежений доступ до акваторії. У відповідь адміністрації морських портів та капітани портів здійснюють постійний моніторинг ситуації, організовують безпечне маневрування суден, контролюють дотримання правил безпеки та координують роботу лоцманської служби й аварійно-рятувальних підрозділів.

Важливим аспектом є також забезпечення стабільності логістичних коридорів: порти адаптують технології перевалки та маршрути доставки вантажів для мінімізації простоїв і збитків. Модернізація обладнання, впровадження автоматизованих систем контролю та електронного документообігу дозволяють підтримувати ефективність роботи навіть у складних умовах воєнного часу.

Таким чином, українські морські порти у період воєнного стану виконують подвійне завдання – забезпечують економічну стабільність країни та виконують стратегічні функції для національної безпеки, одночасно підтримуючи міжнародну репутацію України як надійного партнера у морських перевезеннях.

Таким чином, поєднання державного регулювання, діяльності приватних операторів та впровадження сучасних технологій формує ефективну, безпечну та конкурентоспроможну систему морських портів України, здатну

адаптуватися до змін на світовому ринку та забезпечувати сталий розвиток транспортної інфраструктури держави.

2.3 Суднобудування та судноремонт

Суднобудування та судноремонт є одними з найважливіших складових морської діяльності держави, що забезпечують технічну готовність флоту, розвиток портової інфраструктури та конкурентоспроможність на світовому ринку морських перевезень. В умовах воєнного стану ці галузі набувають ще більшого значення, оскільки від їхньої стабільності залежить функціонування оборонно-промислового комплексу, підтримання надійності транспортної системи та реалізація державної морської політики.

Суднобудівна промисловість є стратегічною галуззю, що поєднує науково-технічний потенціал, інженерні технології, матеріалознавство та висококваліфіковану робочу силу.

Україна історично має потужну базу суднобудування – зосереджену переважно у південних регіонах (Миколаїв, Херсон, Одеса). До 2014 року на території України функціонували десятки підприємств, серед яких найбільші: Миколаївський суднобудівний завод, Чорноморський суднобудівний завод, “Океан”, Херсонський суднобудівний завод, що займалися як військовим, так і цивільним кораблебудуванням.

Сучасний розвиток суднобудування характеризується орієнтацією на енергоефективність, екологічну безпеку та цифровізацію виробництва. Зокрема, запровадження міжнародних стандартів Міжнародної морської організації (ІМО) сприяє підвищенню стандартів безпеки суден, зменшенню шкідливих викидів і підвищенню якості конструкцій.

У контексті інтеграції України до європейського ринку особливого значення набуває гармонізація національних технічних стандартів із директивами ЄС, зокрема Регламентом (ЄС) № 2016/1628 щодо викидів з двигунів внутрішнього згорання для морських суден.

Судноремонтна діяльність спрямована на підтримання морських суден у технічно справному стані, продовження терміну їхньої експлуатації та забезпечення відповідності міжнародним вимогам морської безпеки.

Згідно з положеннями Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS, 1974), судно має проходити планові огляди, ремонти та модернізації для збереження класу.

В Україні діє низка підприємств, що виконують судноремонтні роботи, серед яких:

- ДП «Судноремонтний завод Українського Дунайського пароплавства» (Кілія);
- ТОВ «Іллічівський судноремонтний завод»;
- ТОВ «Одеський судноремонтний завод»;
- Херсонський судноремонтний завод «Паллада», який спеціалізується на ремонті плавучих доків і танкерів. [34]

У післявоєнний період розвиток судноремонтної галузі розглядається як елемент відновлення національної морської інфраструктури. Ремонтні підприємства можуть виконувати функції технічної підтримки військово-морських сил, а також забезпечувати цивільний флот, який здійснює гуманітарні чи логістичні перевезення.

Щодо законодавчого регулювання суднобудування та судноремонту – нормативно-правова база України у сфері суднобудування охоплює як внутрішні закони, так і міжнародні зобов'язання, ратифіковані державою. Основними актами є:

- Кодекс торговельного мореплавства України (від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР);
- Закон України “Про морські порти України” (від 17.05.2012 р. № 4709-VI);
- Закон України “Про розвиток суднобудівної промисловості” (проект оновлюється з 2023 р. з урахуванням стандартів ЄС);

- Закон України “Про інноваційну діяльність” (від 04.07.2002 р. № 40-IV);
- Постанова Кабінету Міністрів України “Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку суднобудування на 2023–2035 роки” (проектна концепція);
- Міжнародні акти:
 - Міжнародна конвенція SOLAS (1974);
 - Міжнародна конвенція MARPOL (1973/78) — щодо запобігання забрудненню з суден;
 - Конвенція ООН з морського права (1982);
 - Кодекс ISM (International Safety Management Code).

Суднобудівна та судноремонтна галузі є невід’ємною складовою морегосподарського комплексу України та мають вагоме значення для економічної, енергетичної та оборонної безпеки держави. Вони відображають рівень промислового розвитку, науково-технічного потенціалу й технологічної самостійності країни. У сучасних умовах, коли Україна поступово формує власну морську політику відповідно до європейських стандартів, питання відродження суднобудування набуває стратегічного характеру.

Слід зазначити, що суднобудування є однією з найскладніших і наукоємних галузей промисловості, адже воно поєднує машинобудування, металургію, електроніку, енергетику, матеріалознавство, ІТ-технології та проєктування. Відновлення цієї галузі не лише сприятиме розвитку суміжних секторів економіки, але й створить тисячі робочих місць у приморських регіонах, зокрема в Миколаєві, Херсоні, Одесі, Ізмаїлі та Чорноморську.

Сьогодні суднобудівна промисловість України перебуває у стані трансформації. Після значного занепаду у 1990–2000-х роках, пов’язаного з втратою традиційних ринків, дефіцитом інвестицій і технологічним відставанням, галузь поступово відновлює свою діяльність завдяки інтеграції до європейського економічного простору, участі у спільних проєктах із країнами ЄС та залученню приватного капіталу. Зокрема, останні роки

засвідчили зростання інтересу іноземних компаній до українських потужностей у сфері ремонту, модернізації та переобладнання суден.

Важливим напрямом розвитку є перехід до будівництва суден нового покоління – енергоефективних, екологічно безпечних, із використанням інноваційних матеріалів та цифрових технологій. Це відповідає світовим тенденціям розвитку суднобудування, де ключовими пріоритетами стають декарбонізація, автоматизація та «зелена» логістика.

А. В. Грінченко розглядає морську логістику через призму геоекономічного положення України, підкреслюючи її роль як транзитної держави Чорноморського регіону. Автор аналізує конкурентні переваги українських портів, взаємодію з міжнародними транспортними коридорами та залежність економічної безпеки від ефективності морських перевезень. Значне місце у роботі займає вивчення впливу глобальних логістичних трендів — контейнеризації, цифровізації та мультимодальних перевезень. Грінченко зазначає, що майбутній розвиток морської логістики України тісно пов'язаний із інтеграцією до TEN-T та поглибленням співпраці з країнами ЄС і Чорноморського басейну. [5]

Українські наукові установи та конструкторські бюро мають значний потенціал для участі в таких проєктах, особливо у сфері модульного проєктування суден, розробки електричних і гібридних двигунів, а також застосування систем дистанційного моніторингу та управління суднами.

Перспективи розвитку галузі тісно пов'язані з процесом євроінтеграції України. У контексті імплементації Угоди про асоціацію з ЄС передбачено поступове приведення технічних стандартів і виробничих норм у відповідність до європейських вимог, зокрема Директив Європейського агентства з морської безпеки (EMSA). Це відкриває можливості для сертифікації українських суден відповідно до міжнародних стандартів, що підвищить їх конкурентоспроможність на світовому ринку.

Розвиток суднобудівної галузі неможливий без належної державної підтримки. Серед основних напрямів стимулювання цієї сфери слід виділити:

- створення сприятливих умов для інвестицій у модернізацію суднобудівних підприємств;
- пільгове кредитування та запровадження державних програм лізингу для національних судноплавних компаній;
- державне замовлення на будівництво суден спеціального призначення – військових, рятувальних, наукових;
- розвиток системи підготовки та перепідготовки кадрів, у тому числі морських інженерів, технологів, механіків, з урахуванням вимог сучасного виробництва.

Значну роль у відновленні галузі відіграє судноремонт, який у період воєнного стану набуває особливого значення. Українські підприємства вже довели свою спроможність виконувати ремонтно-відновлювальні роботи навіть у складних умовах, забезпечуючи технічну готовність торговельного, портового та військового флоту. Надалі розвиток судноремонтних потужностей передбачає оновлення обладнання, впровадження цифрових технологій, автоматизацію процесів контролю якості та енергоефективності.

Важливою складовою майбутнього розвитку є створення кластерної моделі організації виробництва, коли суднобудівні заводи, науково-дослідні центри, навчальні заклади та логістичні компанії об'єднуються у єдину мережу. Така модель ефективно функціонує в багатьох європейських країнах – Польщі, Норвегії, Нідерландах – і може бути успішно адаптована в Україні, особливо в регіонах із високим рівнем концентрації морегосподарських підприємств.

Не менш перспективним напрямом є співпраця з міжнародними партнерами у межах програм технічної допомоги та реконструкції інфраструктури. Європейський Союз, Світовий банк і Програма ООН з розвитку вже реалізують низку проєктів, спрямованих на підтримку українського суднобудування, енергетичну модернізацію портів та відновлення транспортних зв'язків Чорного моря.

Перспективи розвитку суднобудівної галузі також тісно пов'язані з післявоєнним відновленням України. Очікується, що відновлення припортових міст і морської інфраструктури стане потужним стимулом для інвестицій у виробництво суден, буксирів, барж, катерів, днопоглиблювальної техніки. У цьому контексті суднобудування виступатиме не лише економічним, а й соціальним проєктом – засобом відродження робочих місць, інженерної школи й технологічної культури України.

У перспективі до 2035 року суднобудівна та судноремонтна галузі України мають усі шанси стати одним із драйверів національної економіки, якщо буде забезпечено послідовну державну політику, правовий захист інвесторів і стабільне функціонування портової логістики. Відродження цієї галузі не лише зміцнить промисловий потенціал держави, а й забезпечить її гідне місце серед морських держав Європи, сприятиме розширенню міжнародної співпраці та зміцненню національної безпеки на морі.

Отже, серед стратегічних напрямів розвитку:

- впровадження державно-приватного партнерства (ДПП) у суднобудуванні;
- пільгове кредитування для оновлення виробничих потужностей;
- створення кластерів морських технологій (науково-дослідних, виробничих та навчальних центрів);
- адаптація до європейських екологічних вимог (Green Deal);
- залучення іноземних інвестицій, зокрема через механізми експортно-кредитних агентств ЄС.

В умовах воєнного стану важливо забезпечити захист виробничих потужностей, відновлення логістичних ланцюгів і підготовку кадрів морської інженерії для післявоєнного відновлення галузі.

РОЗДІЛ 3

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

3.1 Морська діяльність України у надзвичайних умовах

Морська діяльність України у надзвичайних умовах визначається комплексом викликів, пов'язаних із воєнною агресією, блокуванням портів, порушенням логістичних ланцюгів та загрозами безпеці судноплавства. Надзвичайні умови формують нові вимоги до державної політики у сфері морського транспорту, зокрема щодо забезпечення стійкості портової інфраструктури та гарантування безпеки мореплавства. Дестабілізація торговельних шляхів у Чорному морі призвела до необхідності переорієнтації вантажопотоків, розвитку альтернативних логістичних маршрутів та активізації міжнародної співпраці у сфері морської безпеки. [54]

Одним із ключових факторів впливу надзвичайних умов на морську діяльність стало руйнування та пошкодження портової інфраструктури, що поставило під загрозу стабільність експортно-імпортних операцій. Особливо значущим стало забезпечення безпеки руху суден у зонах підвищеної мінної небезпеки та створення тимчасових протоколів навігації. У таких умовах роль держави зосереджується на координації заходів безпеки, впровадженні спеціальних режимів роботи портів та підтримці стратегічних вантажів, зокрема аграрної та енергетичної продукції. [46]

Важливим напрямом адаптації морської галузі у надзвичайних умовах стало активне використання дунайських портів, які перетворилися на критичні логістичні вузли. Розвиток Ізмаїльського, Ренійського та Кілійського портів дозволив частково компенсувати обмеження роботи чорноморських портів та забезпечити стабільність експорту. Підвищення вантажопотоку на Дунаї продемонструвало гнучкість української морської системи та її здатність швидко пристосовуватися до зовнішніх загроз. [38]

У 2024–2025 роках, незважаючи на постійні атаки на морську інфраструктуру, Ukrainian Sea Ports Authority (USPA) та морські порти України демонструють дивовижну адаптивність. За даними на середину 2025 року порти, які залишилися під контролем України, обробили близько 40 млн тонн вантажів, зокрема основну частку складають агропродукти.

Це стало можливим завдяки:

- переорієнтації вантажопотоків – активному задіянню портів Дунаю та західного коридору з обхідними маршрутами;
- удосконаленню заходів безпеки – включно з регулярним протимінним обстеженням підходів до портів, контролем навігації, лоцманським супроводом по каналах;
- гнучкому управлінню логістикою – перенавантаження з постраждалих портів на ті, що працюють; часткові перевантаження, зміни маршрутів, швидке реагування на загрози.

Втім, ці зусилля не виключають суттєвих проблем:

- через атаки судноплавство часто приходить до призупиняти: у 2024 році порти регіону Великої Одеси зазнали понад 800 повітряних тривог, що призводило до зупинки операцій на десятки діб;
- швидкість обробки вантажів зменшилася – якщо раніше судно можна було завантажити за 24 години, зараз цей процес триває 48–72 години;
- закриття деяких портів (наприклад, в Миколаєві, Херсоні, або з обмеженою діяльністю) значно звужує загальну пропускну спроможність морської системи.

У відповідь на такі виклики влада та портові оператори змушені запроваджувати нові практики:

- підтверджено відновлення судноплавства каналом «Дунай – Чорне море» через гирло «Бистре» з 6 серпня 2025 року. Рух дозволено для суден з осадкою до 4,5 м, тільки у світлу пору та з лоцманським проведенням – це дає змогу забезпечити альтернативний маршрут навіть за умов мінної небезпеки.

• створено та підтримується система «морського коридору» –маршруту, який мінімізує ризики, пов’язані з військовими діями та забезпечує стабільний експорт, особливо аграрної продукції.

Але навіть за надзвичайних умов – війни, загроз безпеки, руйнування інфраструктури – морська діяльність України показує здатність адаптуватися, зберігати операційну спроможність і забезпечувати критичні експортні потоки.

У дослідженні О. Ю. Дубовик акцентує увагу на радикальних змінах у сфері морської безпеки України після початку широкомасштабної агресії РФ. Автор аналізує вплив мінної небезпеки, ракетних ударів та блокади портів на роботу судноплавних компаній і логістичних маршрутів. Значна увага приділяється міжнародним інструментам забезпечення безпеки — нормам ISPS Code, рекомендаціям IMO та співпраці України з партнерами щодо розмінування й відкриття тимчасових морських коридорів. Дослідник підкреслює, що забезпечення безпеки мореплавства сьогодні базується на поєднанні міжнародної підтримки, технологічних рішень та стратегічного переосмислення ролі дунайських портів у період воєнного стану. [7]

У надзвичайних умовах ключовим напрямом державної політики стає забезпечення стійкості логістичних ланцюгів. Значне зростання навантаження на дунайські порти вимагало термінової модернізації їхньої інфраструктури: поглиблення дна, розширення причалів, збільшення пропускної спроможності залізничного та автомобільного підходу до портів. Завдяки таким заходам Ізмаїльський та Ренійський порти збільшили фактичну обробку вантажів у кілька разів порівняно з довоєнним періодом. Це підтверджує потенціал Дунайського напрямку як резервного стратегічного маршруту, здатного підтримувати економічну стійкість держави у кризових ситуаціях.

Водночас надзвичайні умови стимулюють розвиток цифрових технологій в управлінні морською галуззю. У 2024–2025 роках було впроваджено кілька автоматизованих систем, що оптимізують процеси планування навантаження, дозволяють здійснювати віддалений контроль за рухом суден, а також мінімізують людський фактор у навігаційній діяльності. Оцифрування

портових процедур і перехід до електронних сервісів дозволили зменшити час оформлення вантажів, що є надзвичайно важливо в ситуації, коли кожна година роботи порту може бути перервана повітряною тривоною або ракетною загрозою.

Суттєвим викликом залишається мінна небезпека в акваторіях Чорного моря. Неоднорідність мінних полів, постійні зміни внаслідок штормів та бойових дій створюють складні умови для навігації. Відтак Україна у співпраці з міжнародними партнерами посилює роботу спеціальних підрозділів із розмінування, а також розширює застосування безпілотних технологій для моніторингу морської обстановки. У перспективі це дозволить створити нові стандарти безпеки, засновані на сучасних засобах спостереження та аналізу. Згідно з інформації Організації Об'єднаних Націй (ООН), понад 13 тисяч квадратних кілометрів водних шляхів в Україні залишаються замінованими. [56]

Надзвичайні умови також змінюють підходи до управління персоналом морської галузі. Через переміщення працівників, руйнування житла та постійні ризики значна частина спеціалістів стикається з психологічним та професійним навантаженням. Портові адміністрації та державні служби вимушені посилювати програми підтримки, здійснювати ротацію працівників, запроваджувати гнучкі графіки та дистанційні форми управління, де це можливо. Такий підхід дає змогу забезпечити безперервність роботи критичної інфраструктури навіть у періоди інтенсивних загроз.

Отож морська діяльність України в умовах війни формується на перетині двох тенденцій – руйнування та одночасного зростання стійкості. З одного боку, загрози безпеці призводять до обмежень, сповільнення операцій і підвищення ризиків. З іншого – саме криза стимулює прискорений розвиток інфраструктури, технологій та управлінських рішень, які у мирний час упроваджувалися б роками. Це дозволяє Україні не лише зберігати функціонування морської системи, але й створювати основу для її майбутньої модернізації.

Окрему увагу в умовах надзвичайної ситуації приділяють організації міжнародного супроводу українського судноплавства. Після припинення дії «зернової ініціативи» Україна була змушена самостійно організувати безпечний коридор з портів Одеси, Чорноморська та Південного. Щоб забезпечити проходження суден, держава залучає партнерські країни для моніторингу повітряного простору, обміну розвідданими та контролю за морською обстановкою. Ця співпраця дозволяє зменшити ризики раптових атак на транспортні маршрути й формує систему колективної відповідальності за стабільність чорноморської логістики.

Економічна складова морської діяльності під час надзвичайних умов набула особливої ваги, адже саме морські порти до 2022 року забезпечували понад 70 % усього експорту України. Тимчасове блокування чорноморських портів спричинило падіння загального обсягу перевалки, що негативно вплинуло на доходи бюджету, курс валюти та логістичні витрати підприємств. Проте поступове відновлення роботи портів Великої Одеси та різке нарощення можливостей дунайського напрямку дозволили стабілізувати економічні показники та забезпечити Україні необхідні валютні надходження. Це підтверджує стратегічну роль морського транспорту в збереженні економічної стійкості держави.

Надзвичайні умови також висвітлили проблему недостатньої стійкості об'єктів морської інфраструктури до ракетних та дронів атак. У багатьох портах України відсутні належні укриття для техніки, обмежена кількість захищених складів, а частина обладнання є застарілим. У відповідь на це Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури ініціювало програму підвищення стійкості портів, яка включає модернізацію електропостачання, будівництво захищених логістичних майданчиків та обладнання критичних об'єктів резервними системами. Реалізація таких заходів дає змогу забезпечити безперервність роботи навіть у разі масштабних пошкоджень.

Ще одним важливим напрямом стало використання безпілотних систем для контролю морських акваторій та захисту портової інфраструктури. Українські морські дрони стали не лише елементом оборони, але й інструментом для моніторингу навігаційних зон, виявлення мін та оцінки можливостей проходження суден. Розвиток таких технологій поруч із міжнародною технічною допомогою дозволяє Україні формувати сучасну морську доктрину, в якій цифровізація, дистанційне управління та автономні системи відіграють ключову роль у забезпеченні безпеки.

Загалом морська діяльність України у надзвичайних умовах характеризується високим динамізмом і швидкою адаптацією до безпрецедентних ризиків. Війна стала каталізатором глибоких змін, змусивши державу й морську галузь запроваджувати нові технологічні рішення, формувати альтернативні маршрути та посилювати міжнародну взаємодію. Це створює основу для довгострокової модернізації морського сектору, підвищення його стійкості та здатності функціонувати в умовах будь-яких майбутніх загроз.

У надзвичайних умовах важливою складовою стійкості морської діяльності стає здатність держави забезпечувати правове регулювання та оперативне реагування на загрози. Воєнний стан суттєво змінив порядок роботи портів, вимоги до контролю суден та процедури доступу до акваторій. Держава активно застосовує механізми тимчасових обмежень, спеціальних дозволів та інструкцій щодо роботи портів під час повітряних тривог і ракетних атак. Такі заходи спрямовані на збереження життя персоналу та мінімізацію ризиків для суден, що перебувають у портах. Водночас адаптація нормативної бази у реальному часі свідчить про гнучкість державної морської політики, яка в умовах війни набуває кризового, але ефективного характеру.

Важливу роль під час надзвичайних умов відіграє взаємодія між державними структурами та приватними компаніями – судновласниками, агентами, портовими операторами та логістичними компаніями. Порти України стали прикладом того, як державний і приватний сектори можуть

працювати синхронно: для забезпечення безпечного руху суден створюються спільні координаційні центри, оперативні групи реагування на надзвичайні ситуації, а інформаційний обмін здійснюється без затримок. В умовах постійних загроз така форма співпраці дозволяє швидко відновлювати операції після атак, своєчасно переміщувати вантажі та знижувати ризики простоїв.

На морську діяльність істотно впливають не лише прямі військові загрози, а й інформаційно-психологічні операції. Росія активно поширює дезінформацію щодо «небезпечності судноплавства», «закриття коридорів» або «загрози міжнародним екіпажам», намагаючись зменшити кількість суден, які заходять до українських портів. У відповідь Україна змушена вести системну комунікаційну політику на міжнародному рівні: надавати офіційну інформацію страхувальникам, судновласникам, торговельним партнерам та міжнародним організаціям. Довіра до українських морських коридорів стала одним із найважливіших факторів їхнього успішного функціонування в умовах війни. [49]

Значну загрозу в умовах надзвичайної ситуації становлять атаки на портову енергетичну інфраструктуру. Ураження мобільних підстанцій, трансформаторів, портових енерговузлів ускладнює роботу портових кранів, перевантажувальних машин та систем навігаційного забезпечення. У відповідь порти впроваджують резервні джерела живлення, автономні генераторні комплекси та енергозберігаючі технології, що дозволяє продовжувати роботу навіть під час тривалих відключень електроенергії. Такі заходи не лише підвищують стійкість інфраструктури, а й зменшують залежність від основних ліній енергозабезпечення.

Загалом морська діяльність України в надзвичайних умовах характеризується взаємозалежністю безпекових, економічних, управлінських та міжнародних факторів. Складність ситуації полягає в тому, що всі ці аспекти впливають один на одного: безпека визначає обсяг перевалки, економічні показники впливають на інвестиції в інфраструктуру, а міжнародна підтримка – на можливості формування морських коридорів. Незважаючи на серйозні

виклики, Україна змогла побудувати унікальну модель морської діяльності, здатну функціонувати в умовах постійної загрози, забезпечувати критичне значення експорту та зберігати стратегічну стійкість морського сектору.

Підсумовуючи, можна зробити висновок, що морська діяльність України у надзвичайних умовах війни продемонструвала високу здатність до адаптації, оперативного реагування та структурної перебудови. Незважаючи на безпекові загрози, втрату частини інфраструктури, мінну небезпеку та інформаційний тиск, морський сектор зумів зберегти ключові функції та забезпечити виконання стратегічно важливих експортно-імпортних операцій. Відновлення роботи портів, розвиток дунайського напрямку, впровадження цифрових технологій, а також зміцнення міжнародної співпраці стали основними чинниками стійкості галузі. Надзвичайні умови, хоч і створили безпрецедентні виклики, водночас прискорили модернізацію морської сфери та сформували передумови для її подальшого розвитку, що свідчить про важливу роль морської діяльності у національній безпеці та економічній стабільності України.

3.2 Державна політика та напрями реформування морської діяльності

Державна політика у сфері морської діяльності України в умовах війни та післявоєнного відновлення спрямована на формування комплексної системи управління морським сектором, яка відповідала б міжнародним стандартам безпеки, ефективності та екологічної відповідальності. Основною метою реформ є створення прозорого, конкурентного та сучасного морського ринку, здатного забезпечити стійкість національної економіки та зміцнити позиції України у світовій морській спільноті. Держава поступово переходить від фрагментованого регулювання до інтегрованої морської політики, яка охоплює порти, судноплавство, суднобудування, логістичні коридори, безпеку та цифровізацію.

Одним із ключових напрямів реформування є удосконалення нормативно-правової бази, що регулює роботу морських портів та судноплавства. Уряд впроваджує зміни, спрямовані на дерегуляцію та спрощення дозвільних процедур, модернізацію портових зборів, розвиток концесій та залучення приватних інвесторів. Реформи також передбачають оновлення системи державного контролю – зокрема, перехід до європейської моделі «єдиного морського вікна» та гармонізацію технічних стандартів із нормами ЄС і Міжнародної морської організації (ІМО). Це дозволяє зменшити адміністративний тиск на бізнес і водночас забезпечити високі стандарти безпеки судноплавства.

Важливою складовою державної морської політики є розвиток портової інфраструктури та логістичних маршрутів. Україна робить пріоритетом модернізацію портів Великої Одеси та продовження масштабної реконструкції дунайських портів як стратегічних вузлів альтернативних шляхів експорту. Особливу увагу приділено створенню сучасних перевантажувальних комплексів, розвитку терміналів для аграрних вантажів, контейнерної логістики та будівництву захищених інфраструктурних об'єктів, здатних працювати навіть під час бойових загроз. На рівні державної політики закладено принцип підвищення стійкості портів – від енергозабезпечення до систем навігаційного контролю.

Суттєве місце у реформуванні займає цифровізація морської галузі. Україна активно впроваджує електронні системи оформлення вантажів, дистанційні сервіси взаємодії з портовими адміністраціями, цифровий моніторинг руху суден, а також технології кіберзахисту критичної інфраструктури. Переорієнтація на цифрові рішення дозволяє скоротити час обробки вантажів, зменшити вплив людського фактора та підвищити загальну ефективність мореплавства. Впровадження сучасних ІТ-рішень розглядається як фундамент майбутнього розвитку морського сектору, який повинен відповідати європейським стандартам «розумної логістики».

Україна поступово рухається до інтеграції в європейські та міжнародні системи моніторингу морського руху, що є ключовою умовою підвищення безпеки судноплавства. Одним із перспективних напрямів визначено приєднання до SafeSeaNet – інформаційної мережі ЄС, яка забезпечує обмін даними про рух суден, вантажі, інциденти та навігаційні ризики.

Також пріоритетом є розширення участі у системах дальнього ідентифікаційного стеження LRIT (Long-Range Identification and Tracking) та екологічного моніторингу CleanSeaNet, які використовуються для контролю забруднень та виявлення аварійних ситуацій у морі. Інтеграція України до цих платформ сприятиме підвищенню прозорості руху суден, покращенню взаємодії з європейськими структурами, а також посиленню оперативного реагування на ризики в акваторіях Чорного та Азовського морів. Розвиток сумісних цифрових систем моніторингу є невід’ємною частиною євроінтеграційного курсу та важливою складовою модернізації морської політики держави.

Окремим напрямом екологічної трансформації морської сфери є розвиток так званого «зеленого флоту» – суден, що відповідають сучасним міжнародним стандартам енергоефективності та мінімізації викидів. Україна орієнтується на європейські підходи до декарбонізації морського транспорту, які передбачають використання альтернативних видів палива (LNG, метанолу, водню), впровадження систем shore power, модернізацію двигунів та перехід на екологічні технології обробки відходів. Участь у міжнародних ініціативах Green Shipping Corridors відкриває можливість для підвищення екологічної стійкості флоту та залучення інвестицій для його оновлення.

Окремим напрямом цифрової трансформації морської галузі є впровадження сучасних електронних сервісів, включаючи “Maritime Single Window”, е-навігацію та автоматизовані системи обробки портових операцій. Створення єдиної цифрової платформи для взаємодії судновласників, портових операторів, митних і прикордонних служб дозволяє скоротити час оформлення суден, мінімізувати корупційні ризики та забезпечити уніфікацію

процедур відповідно до стандартів ЄС. Е-навігація, як один із ключових елементів цифровізації, сприяє підвищенню точності навігаційних процесів, оптимізації маршрутів та зменшенню кількості людських помилок, що відповідає вимогам ІМО щодо впровадження електронних навігаційних систем у світовій практиці. Перехід до єдиного цифрового вікна дозволяє скоротити час оформлення суден, зменшити адміністративний тиск на бізнес, мінімізувати корупційні ризики та забезпечити відповідність європейським стандартам цифровізації морської логістики.

Maritime Single Window – це цифрова платформа, яка забезпечує подання суднами всіх необхідних декларацій, документів і повідомлень через єдиний електронний канал. Система дозволяє усунути дублювання інформації, автоматизує взаємодію з контролюючими органами та скорочує час виконання портових формальностей, що відповідає вимогам ЄС і стандартам FAL Convention IMO. [45]

Впровадження цих систем підсилює прозорість руху суден, удосконалює механізми безпеки та наближає Україну до європейської інфраструктури морського моніторингу, що є невід’ємною складовою євроінтеграційного курсу держави.

Ще одним ключовим вектором державної політики є активна інтеграція України до міжнародної морської спільноти. Поглиблюється співпраця з Європейським Союзом, Дунайською комісією, ІМО та іншими міжнародними структурами. Україна поступово імплементує європейське морське законодавство, бере участь у міжнародних програмах із безпеки портів, розмінування та модернізації навігаційних систем.

Інтеграція передбачає також гармонізацію екологічних стандартів, включно з обов’язковими вимогами MARPOL, а також участь у міжнародних ініціативах щодо декарбонізації морського транспорту.

Важливим елементом державної морської політики є розвиток партнерства України з міжнародними організаціями, що формують стандарти безпеки та регулювання у сфері мореплавства. Після 2022 року Україна

активізувала співпрацю з Міжнародною морською організацією (ІМО), зокрема в частині оновлення національного законодавства відповідно до вимог SOLAS, MARPOL, STCW та Кодексу ISPS. Україна регулярно подає звіти про стан безпеки судноплавства, здійснює аудит портових засобів та оновлює структуру державного нагляду. [50]

Суттєвого значення набуває розвиток інституту Морської адміністрації, яка повинна виконувати функції наглядового органу за стандартами безпеки, технічного стану флоту, кваліфікаційної підготовки моряків та виконанням міжнародних конвенцій. За останні роки відбулася цифровізація частини послуг (електронні документи моряків, реєстри суден, сертифікація), що зменшило корупційні ризики та підвищило прозорість процедур. [6]

Подальша інтеграція України в європейський та світовий морський простір передбачає гармонізацію з нормами ЄС у сфері портового контролю, екологічних вимог, регулювання конкуренції у сфері портових послуг, розвитку мультимодальних перевезень. Угода про асоціацію з ЄС визначає чіткий перелік директив і регламентів, які Україна має імплементувати, включно з вимогами до безпечної експлуатації суден, охорони морського середовища та управління портовою інфраструктурою. Впровадження цих норм відкриває можливості для участі України у європейських транспортних коридорах, зокрема TEN-T, що значно посилить конкурентоздатність портів. [8]

Окремим напрямом є розвиток кадрового потенціалу морської галузі. Україна залишається одним із провідних постачальників кваліфікованих моряків у світі, проте для збереження цього статусу необхідне постійне оновлення програм підготовки відповідно до Amendments to the STCW Code, цифровізація навчальних процесів, використання тренажерних комплексів та посилення контролю за діяльністю морських навчальних закладів. Це критично для забезпечення відповідності міжнародним стандартам та уникнення включення України до списків країн ризику. [48]

Суттєвий імпульс для реформування морської діяльності надає політика ЄС щодо «зеленого переходу» та сучасні вимоги до екологічної безпеки. Чисті технології, зменшення викидів, впровадження shore power, розвиток LNG-інфраструктури – це ті стандарти, під які Україна повинна адаптувати порти та судноплавство. Участь у програмах «Green Shipping Corridors» відкриває країні перспективи залучення інвестицій та технологій для модернізації портової інфраструктури. [44]

Однією з ключових складових державної морської політики є модернізація морської інфраструктури, яка тривалий час залишалася недостатньо оновленою і технічно зношеною. Україна поступово переходить до європейських стандартів управління портами – впроваджується модель «порт-ланлорд», яка передбачає чіткий розподіл між функціями держави (регулювання, безпека, стратегічний контроль) та бізнесу (операційна робота, інвестиції, розвиток терміналів). Такий підхід дозволяє залучати приватний капітал, збільшувати пропускну здатність та забезпечувати конкурентне середовище в портах. [26]

У своїй праці О. Г. Кириленко аналізує економічні проблеми функціонування українських морських портів у сучасних умовах, роблячи акцент на структурних дисбалансах, недостатніх обсягах інвестицій та нерівномірності розвитку портової інфраструктури. Автор зазначає, що ключовою перешкодою для ефективності є застарілі основні фонди, слабкий розвиток залізничних та автомобільних під'їзних шляхів, а також надмірна централізація управлінських рішень. Дослідження підкреслює необхідність модернізації фінансових механізмів управління портами, стимулювання приватних інвестицій і переходу до світових моделей портового менеджменту, включно з форматом «порт-ленлорд» [14].

Окремим напрямом реформи є підвищення стандартів морської безпеки та портової охорони. Україна адаптує свою інфраструктуру до вимог Кодексу ISPS, а в умовах війни рівень безпеки був додатково посилений через інтенсивні загрози з боку РФ. У співпраці з ЄС та США реалізуються програми

технічної підтримки, включно з модернізацією систем відеоконтролю, автоматизованого виявлення ризиків, посилення охорони портових територій та акваторій. Зростає роль спеціалізованих підрозділів Морської охорони та ВМС України, які забезпечують безпечні коридори для судноплавства. [58]

Особливе місце посідає реформа державного флоту та підтримка розвитку українського судноплавства. Через багаторічний спад, відсутність фінансової підтримки та конкуренцію з боку іноземних компаній українські судновласники опинилися у складній ситуації. Держава поступово впроваджує стимули для оновлення флоту – зниження портових зборів для екологічно чистих суден, можливість лізингових схем, участь у міжнародних програмах фінансування модернізації. Важлива складова – перехід на міжнародні реєстри та удосконалення системи реєстрації суден під українським прапором. [57]

Узгодження українського законодавства з вимогами міжнародних морських конвенцій сприяє підвищенню рейтингу держави у глобальній системі контролю. Особливо значущими є вимоги до флагової держави, включення до «білих списків» Паризького та Токійського меморандумів з портового контролю. Це суттєво впливає на лояльність іноземних портів до суден під українським прапором, зменшує ризики затримання та зміцнює позиції України на світовому ринку морських перевезень. [51]

Уряд поставив у фокус програму залучення інвестицій через механізм концесій і публічно-приватного партнерства (PPP). На практиці це означає підготовку до довгострокових концесій ключових терміналів (наприклад, Чорноморськ / Chornomorsk – контейнерні й універсальні термінали), що дає змогу швидко залучити капітал і технології для відновлення та масштабної модернізації без прямого навантаження на держбюджет. Концесійні проекти передбачають також умови щодо інвестиційних зобов'язань, термінів модернізації та забезпечення безпеки об'єктів у воєнний та післявоєнний періоди. [25]

Фінансування реконструкції портової та під'їзної інфраструктури дедалі більше базується на міжнародних фінансових інструментах (Ukraine Facility,

EIB, EBRD) та грантовій допомозі. Частина ресурсів спрямована на поглиблення підхідних каналів, відновлення залізничних під'їздів і зміцнення енергетичної стійкості портів. Європейські програми Solidarity Lanes і відповідні інвестиції сприяють розширенню пропускнуої спроможності для експорту сільськогосподарської продукції та імпорту критичних товарів.

Отож як висновок можна підсумувати, що цифрова трансформація – це важливий пріоритет державної політики: впровадження Maritime Single Window (тестовий запуск DocPort / модуль MSW у Південному), інтеграція з митними та прикордонними сервісами, уніфікація електронного документообігу. Це дає подвійний ефект – скорочення часу оформлення суден і зниження адміністративних ризиків (включно з корупцією), що підвищує привабливість українських портів для іноземних судновласників. Масштабна імплементація «єдиного вікна» - один із визначальних кроків до гармонізації з європейськими стандартами. [55]

Л. В. Чебаненко висвітлює інноваційні підходи до управління українськими морськими портами в умовах глобальних змін, включаючи діджиталізацію, автоматизацію портових процесів та впровадження «розумних» систем управління вантажопотоками. Автор акцентує увагу на необхідності застосування сучасних моделей портового менеджменту, розвитку сервісів «єдиного вікна», е-навігації та інтеграції портів України в мережі TEN-T. Дослідження демонструє, що інновації стають основою підвищення ефективності та стійкості портової системи, особливо в умовах воєнних та економічних ризиків [35].

У контексті «зеленої» трансформації держполітика стимулює впровадження екологічних стандартів: shore power, LNG-паливна інфраструктура, модернізація терміналів під вимоги MARPOL і програми «Green Shipping Corridors». Частина стимулів має фінансовий характер (пільги, гранти для екологічно чистих технологій), інша – регуляторна (зниження портових зборів для суден з меншою викидністю). Це важливо для інтеграції в

європейські ланцюги постачання, де екологічні вимоги стають дедалі суворішими. [37]

Реформа управління портами (модель «порт-ланлорд») та посилення прозорості через електронні інструменти сприяють залученню приватного операційного капіталу. Водночас уряд підвищує вимоги до конкурентних процедур при передачі об'єктів у концесію – це має зменшити приватизаційні ризики і підвищити якість інвесторів. Наявність чітких стандартів, строгих тендерних процедур та механізмів нагляду – запорука того, що модернізація відбудеться зі збереженням національних інтересів. [47]

Кадровий напрям – підготовка моряків, портового персоналу та менеджменту: держполітика передбачає оновлення програм підготовки відповідно до STCW-амендментів, інвестиції в тренажерні центри, цифрові курси та систему сертифікації в електронному вигляді. Одночасно застосовуються заходи для утримання робочої сили в галузі: стимулювання зайнятості, програми перенавчання та соціального забезпечення для працівників портів і суднобудівних підприємств. Це дозволяє зберегти кваліфікацію і конкурентоспроможність українського морського персоналу. [53]

Нарешті, у правовому полі продовжується гармонізація національних правил із міжнародними конвенціями (SOLAS, MARPOL, ISPS тощо) та європейськими директивами. Це супроводжується посиленням антикорупційних механізмів у портовій сфері, прозорими тендерами та публічним контролем за реалізацією концесій. Правова стабільність і прогнозованість – ключ до притоку довгострокових інвестицій і стійкого розвитку морської галузі. [52]

Узагальнюючи розглянуті напрями державної морської політики, можна дійти висновку, що реформування морської діяльності України має комплексний та системний характер і реалізується одночасно у кількох ключових площинах. Основна стратегічна мета – забезпечення повної інтеграції України до міжнародної та європейської морської спільноти, що

вимагає модернізації інфраструктури, гармонізації законодавства та підвищення стандартів безпеки.

По-перше, реформується управління портами та впроваджується європейська модель «порт-ланлорд», яка дозволяє поєднати державний контроль зі значним залученням приватних інвестицій. Важливу роль відіграють концесії, публічно-приватне партнерство та модернізація портової інфраструктури.

По-друге, цифровізація (Maritime Single Window, електронний документообіг, автоматизований контроль) стала ключовим елементом підвищення ефективності та прозорості галузі, що безпосередньо впливає на конкурентоспроможність українських портів.

По-третє, значна увага приділяється екологічним стандартам та «зеленому» переходу, відповідності вимогам MARPOL і європейських екологічних ініціатив. Це відкриває доступ до міжнародних програм фінансування та забезпечує стійкість морської логістики.

По-четверте, інтеграція до системи міжнародного морського права і структур ІМО, Paris MoU та ЄС вимагає оновлення законодавства, посилення контролю та підвищення рівня безпеки мореплавства, що поступово зміцнює репутацію України як відповідальної морської держави.

По-п'яте, держава приділяє увагу людському капіталу: оновлюються стандарти підготовки моряків відповідно до вимог STCW, розвивається тренажерна база, удосконалюється система сертифікації. Це дозволяє зберегти високий рівень конкурентоспроможності українських фахівців на міжнародному ринку праці.

Таким чином, державна політика та напрями реформування морської діяльності України формують підґрунтя для її сталого розвитку, відновлення флоту, зміцнення портової інфраструктури та повноцінної інтеграції у світовий морський простір. Реалізація цих реформ є необхідною умовою для забезпечення національних інтересів на морі, економічної стійкості й підвищення ролі України у глобальній логістичній системі.

Важливим напрямом сучасної державної політики у сфері морської діяльності є посилення стійкості морської логістики та створення альтернативних маршрутів для безперервного експорту й імпорту. Після початку повномасштабної війни Україна перебудовує морські коридори, роблячи акцент на дунайському кластері, співпраці з Румунією та розвитку мультимодальних перевезень. Держава впроваджує інфраструктурні проєкти з розширення пропускної здатності портів Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, а також модернізацію судноплавних каналів. Ці дії спрямовані на підвищення автономності та зменшення залежності від Чорноморських ризиків. [40]

Суттєву роль у модернізації галузі відіграє реформування системи навігаційної безпеки. Україна оновлює гідрографічне обладнання, впроваджує електронні навігаційні карти (ENC), автоматизовані системи стеження за рухом суден (AIS) та інтегровані центри морського моніторингу, здатні обмінюватися інформацією з європейськими платформами безпеки. Це підвищує точність навігації, знижує ризик інцидентів та забезпечує прозорість руху суден у зонах підвищеної небезпеки.

Запропоновано створення Національної системи моніторингу морського руху та ризиків, інтегрованої з європейськими та міжнародними платформами (SafeSeaNet, LRIT, CleanSeaNet). Така система забезпечить постійний контроль за ситуацією в акваторіях, виявлення потенційних загроз, моніторинг викидів і руху суден, а також оперативний обмін даними з партнерами ЄС. Це посилить безпеку судноплавства, підвищить прозорість логістичних процесів та сприятиме гармонізації з європейськими стандартами морського моніторингу.

Окремим напрямом екологічної трансформації морської галузі є розвиток так званого «зеленого флоту». Це судна, що відповідають сучасним міжнародним вимогам щодо зменшення викидів, енергоефективності та екологічної безпеки. Україна орієнтується на стандарти ЄС та ІМО, які передбачають перехід на альтернативні види палива (LNG, метанол, водень), оснащення суден shore power-системами, удосконалення технологій очищення

викидів та участь у програмах Green Shipping Corridors. Такий підхід формує основу для зменшення екологічного навантаження та гармонізації з європейськими екологічними вимогами.

Не менш важливим елементом реформ є розвиток морського екологічного менеджменту. Україна поступово впроваджує комплексні програми моніторингу стану морських вод, контролює забруднення в акваторіях портів, запроваджує вимоги щодо збору та утилізації відходів суднами. Розробляються й оновлюються національні плани щодо зменшення викидів у повітря, впроваджується система інспекцій для кораблів, що заходять до українських портів, відповідно до MARPOL Annex VI. Такі заходи відповідають світовим екологічним трендам і формують умови для переходу на «чисте судноплавство». [43]

Держава також акцентує увагу на розвитку суднобудівної галузі – критичного компоненту морської індустрії, який десятиліттями перебував у занепаді. В умовах воєнного часу уряд формує програми підтримки підприємств суднобудування: оновлення виробничих потужностей, стимулювання розвитку технологій ремонту та модернізації флоту, співпраця з європейськими виробниками компонентів та електроніки. Окрема увага приділяється створенню умов для виробництва спеціалізованих суден – барж, буксирів, суден технічного флоту. [22], [23]

У монографії В. Г. Панченка розглянуто проблеми модернізації транспортної інфраструктури України з акцентом на морський сегмент. Автор підкреслює, що розвиток причальних комплексів, днопоглиблення, оновлення навігаційного обладнання та розвиток мультимодальних логістичних вузлів є критичними чинниками інтеграції України в глобальні транспортні потоки. Панченко зазначає, що ефективна інфраструктура є не лише економічним, а й безпековим чинником, а проекти, які фінансуються ЄС, ЄІБ та ЄБРР, мають ключову роль у післявоєнній модернізації галузі [29].

Посилюється також співпраця України з міжнародними фінансовими інституціями щодо підтримки портових і судноплавних проєктів. ЄБРР, ЄІБ та

Світовий банк фінансують програми, спрямовані на реконструкцію гідротехнічних споруд, енергоефективність портів і розвиток логістичних вузлів. Такі проєкти передбачають суворі вимоги до прозорості, антикорупційного контролю та екологічних критеріїв, що сприяє підвищенню інституційної спроможності українських державних органів. [42]

Важливим елементом реформування морської політики є інтеграція в систему міжнародного портового контролю. Україна продовжує модернізацію своїх портових інспекцій та імплементує вимоги Паризького меморандуму (Paris MoU), що дозволяє забезпечити контроль технічного стану суден та дотримання ними міжнародних стандартів. Зміцнення портового контролю дозволяє Україні підвищити свою репутацію як держави прапора та держави порту, що критично важливо для міжнародної торгівлі.

Розширення міжнародного співробітництва у сфері морської безпеки також є ключовим чинником. Україна бере участь у програмах НАТО з удосконалення систем портової охорони, обміну інформацією щодо ризиків, протидії морському тероризму та мінним загрозам. У межах співпраці з США, ЄС та Великою Британією реалізуються проєкти із забезпечення портів сучасними системами відеоаналітики, радіолокаційними комплексами та обладнанням для контролю акваторій.

Окрему вагу в сучасній політиці відіграє управління морськими просторами та планування використання морських акваторій (Marine Spatial Planning, MSP). Україна розпочала процедуру запровадження морського просторового планування відповідно до директив ЄС, що дозволяє врегулювати використання водних територій для судноплавства, енергетики, рибальства, охорони довкілля та військово-стратегічних потреб. Це створює підґрунтя для збалансованого розвитку всіх видів морської діяльності. [41]

Державна політика у сфері морської діяльності має бути спрямована на формування сучасної, безпечної та конкурентоспроможної морської галузі, здатної забезпечити економічну стійкість України й інтеграцію до європейського морського простору. Реформування повинно поєднувати

цифровізацію, екологічні стандарти, модернізацію інфраструктури, оновлення управлінських моделей та поглиблення міжнародної співпраці, що створить фундамент для відновлення та подальшого сталого розвитку морського сектору.

ВИСНОВКИ

Спираючись на все вищезазначене, можна зробити наступні висновки.

1. Відповідно до першої задачі було розкрито теоретико-правові засади морської діяльності України та визначено її значення в системі національної економіки й безпеки.

Дослідження довело, що морська діяльність є стратегічною сферою, яка забезпечує зовнішню торгівлю, логістичну стійкість держави, транзитні можливості та обороноздатність. Теоретичний аналіз показав, що сучасне розуміння морської діяльності охоплює портову інфраструктуру, судноплавство, морську логістику, суднобудування, екологічну безпеку та діяльність органів державного нагляду. Правові засади ґрунтуються на поєднанні норм UNCLOS, конвенцій ІМО та національного законодавства, що формує багаторівневу систему регулювання.

Крім того, встановлено, що морська діяльність відіграє важливу роль у формуванні національних інтересів України, оскільки саме через морські порти проходить значна частина експорту аграрної продукції, металів, промислових товарів та імпорту критичних ресурсів. У структурі національної економіки морський сектор виконує не лише транспортну, але й промислову, логістичну, оборонну та інтеграційну функції, забезпечуючи зв'язок України зі світовими ринками.

Також дослідження уточнило, що теоретико-правові засади морської діяльності формуються на перетині транспортного, адміністративного, господарського та міжнародного морського права, що зумовлює складність регуляторної системи. В умовах євроінтеграції зростає значення імплементації норм ЄС у сфері морської безпеки, портових послуг, екологічного контролю та цифровізації процедур.

Таким чином, перша задача дозволила встановити, що морська діяльність України є комплексною і багатовимірною сферою, ефективність якої визначає економічну стійкість держави, конкурентоспроможність на світових ринках та

рівень національної безпеки, а її правове забезпечення потребує системної модернізації відповідно до міжнародних стандартів.

2. Відповідно до другої задачі було проаналізовано сучасний стан морегосподарського комплексу України та вплив безпекових загроз на його функціонування.

Встановлено, що повномасштабна війна спричинила істотні втрати для портів, зниження вантажообігу, знищення інфраструктури та підвищення ризиків для судноплавства через мінну небезпеку та ракетні атаки. Разом із тим галузь продемонструвала адаптивність завдяки розвитку Дунайського кластеру, переорієнтації логістики, використанню тимчасових морських коридорів та посиленню взаємодії з міжнародними партнерами. Порти Ізмаїл, Рені й Кілія стали ключовими логістичними центрами у період кризи.

Одночасно з цим аналіз показав, що безпекові загрози суттєво змінили географію та структуру морської логістики України. Обмеження доступу до основних портів Чорного моря призвело до переформатування транспортних маршрутів, активного використання мультимодальних перевезень, взаємодії з румунськими та молдовськими портами та розширення інфраструктурних можливостей дунайських портів. Значний вплив на стабільність морегосподарського комплексу має і розвиток захисних механізмів судноплавства, включно з інформаційними платформами моніторингу руху суден, забезпеченням супроводу та впровадженням міжнародних стандартів безпеки.

Також встановлено, що в умовах воєнного стану держава була вимушена формувати нову модель функціонування морського сектору, у межах якої пріоритетами стали стійкість експортних коридорів, розширення пропускної здатності наявних портів, модернізація гідротехнічних споруд, а також швидке відновлення пошкодженої інфраструктури. Важливою тенденцією є зростання ролі міжнародних фінансових інституцій, які надають підтримку для реконструкції та розвитку логістичних спроможностей портів. Система заходів захисту порту Білгород-Дністровський в умовах війни:

- Посилена охорона і контроль доступу (перепустковий режим, патрулювання).
- Протиповітряні та цивільні заходи безпеки (укриття, оповіщення персоналу).
- Обмеження та регламентація судноплавства відповідно до воєнного стану.
- Координація з ВМС, ДПСУ та військовими адміністраціями.
- Антитерористичні та протидиверсійні заходи.
- Плани реагування на надзвичайні ситуації і безперервність критичних операцій.

З досвіду системи безпеки порту Білгород-Дністровський інші порти можуть запозичити:

- чітку централізовану модель управління безпекою з єдиним координаційним центром;
- оперативну взаємодію адміністрації порту з військовими, прикордонною службою та місцевою владою;
- гнучке управління доступом і режимами роботи залежно від рівня загрози;
- завчасне планування реагування на воєнні ризики та кризові ситуації;
- акцент на персональну відповідальність керівництва за виконання заходів безпеки.

Ця модель управління може бути адаптована як практичний зразок для інших морських і річкових портів України в умовах воєнного стану.

Таким чином, дослідження сучасного стану морегосподарського комплексу України довело, що, попри значні втрати та безпрецедентні загрози, галузь зберегла здатність функціонувати й розвиватися завдяки гнучкості логістичних рішень, міжнародній підтримці та переорієнтації на нові транспортні напрямки, що забезпечило мінімізацію економічних наслідків кризи та створило підґрунтя для подальшого відновлення.

3. Відповідно до третьої задачі було досліджено нормативно-правову базу морської галузі України та визначено напрями її гармонізації з правом ЄС та міжнародними стандартами.

Аналіз показав, що чинне законодавство охоплює КТМУ, закони про морські порти, транспорт, безпеку судноплавства та низку підзаконних актів, однак містить значні прогалини, дублювання та застарілі норми. Встановлено, що першочергового оновлення потребують правила роботи портів, стандарти безпеки, екологічні норми та технічне регулювання. Гармонізація з правом ЄС передбачає впровадження вимог директив у сфері портових послуг, екологічного моніторингу, цифровізації процедур (Maritime Single Window), а також стандартів SOLAS, MARPOL, ISPS та Paris MoU.

Дослідження також показало, що важливою умовою інтеграції України до європейського та світового морського простору є адаптація національного законодавства до вимог міжнародних морських організацій, зокрема ІМО, EMSA та ІЛО. Особливого значення набуває імплементація норм щодо контролю за станом суден, портової безпеки, охорони довкілля та підготовки моряків відповідно до Конвенції STCW. Узгодження цих положень забезпечує підвищення конкурентоспроможності українських портів і флоту, а також їхню відповідність сучасним глобальним вимогам.

Особливу увагу під час аналізу приділено реформі управління портами, яка включає перехід до моделі «порт-ланлорд», що відповідає європейській практиці та дозволяє розмежувати функції держави як регулятора і приватного бізнесу як оператора інфраструктури. Такий підхід забезпечує прозорість управління, підвищення інвестиційної привабливості та ефективності портового сектору.

Також встановлено, що ключовим напрямом правової гармонізації є розвиток цифрових сервісів у морській галузі – зокрема, впровадження єдиних електронних платформ для обміну інформацією між портами, судновласниками, контролюючими органами, а також системи електронної взаємодії у межах EMSWe (European Maritime Single Window environment). Це

значно знижує адміністративне навантаження, скорочує час обробки документів і підвищує прозорість процедур. Положення SOLAS, а саме глави XI-2 та Кодексу ISPS передбачають можливість запровадження підвищених рівнів охорони, посилення контролю в портах і на суднах, а також надання державі порту додаткових повноважень у разі наявності воєнних або терористичних загроз. Це дозволяє адаптувати вимоги SOLAS до умов збройного конфлікту без порушення міжнародних стандартів безпеки.

Треба активніше застосовувати заходи посиленої охорони акваторії порту, зокрема патрулювання водної території на службових катерах. Такі патрулі забезпечують контроль доступу до портової акваторії, виявлення підозрілих плавзасобів, запобігання диверсійним загрозам і несанкціонованому проникненню, а також сприяють оперативному реагуванню на загрози безпеці судноплавства та портової інфраструктури.

Отже, аналіз нормативно-правової бази засвідчив потребу у її масштабному оновленні відповідно до європейських і міжнародних стандартів, що дозволить забезпечити ефективність державного регулювання, підвищити рівень морської безпеки та створити умови для сталого розвитку морської галузі України. Конкретні приклади гармонізації нормативно-правової бази морської галузі України з правом ЄС та міжнародними стандартами:

- Імплементация положень міжнародних конвенцій IMO (SOLAS, MARPOL, STCW) у національні акти без спрощень і прогалин, зокрема щодо безпеки мореплавства, запобігання забрудненню та підготовки моряків.

Гармонізація портових процедур з Регламентами ЄС у частині Port State Control (Директива 2009/16/ЄС), включно з уніфікованими перевітками суден, електронним обміном даними та ризик-орієнтованим підходом до інспекцій.

- Запровадження стандартів ЄС щодо морської безпеки та охорони портів, з урахуванням вимог ISPS Code та Регламенту (ЄС) № 725/2004, зокрема щодо контролю доступу, відеоспостереження та управління ризиками в портах.

- Адаптація екологічного законодавства до вимог Директив ЄС про запобігання забрудненню з суден, управління баластними водами та портові приймальні споруди для відходів (Директива (ЄС) 2019/883).

- Гармонізація трудового законодавства у морській сфері з Морською трудовою конвенцією MLC 2006 та директивами ЄС щодо умов праці моряків, соціального захисту та сертифікації екіпажів.

- Уніфікація вимог до цифровізації морських перевезень, зокрема впровадження європейських стандартів e-Maritime, Single Window та електронних коносаментів відповідно до практик ЄС.

- Приведення процедур державного нагляду і сертифікації у відповідність до європейських принципів прозорості, незалежності класифікаційних товариств і чіткого розмежування повноважень між органами влади.

4. Відповідно до четвертої задачі було охарактеризовано пріоритетні напрями державної політики у сфері морської діяльності.

Встановлено, що стратегічними пріоритетами є:

- цифровізація та автоматизація морських процедур (е-навігація, «е-Морпорт»);
- екологізація відповідно до вимог MARPOL та ініціатив ЄС щодо «зеленого судноплавства»;
- реформа управління портами шляхом переходу до моделі «порт-ланлорд» та посилення ролі АМПУ;
- модернізація інфраструктури, включаючи реконструкцію причалів, днопоглиблення та оновлення навігаційного обладнання;
- забезпечення морської безпеки, зокрема в умовах воєнних загроз.

Доведено, що ефективна державна політика повинна бути скоординована з європейськими транспортними і безпековими ініціативами.

також встановлено, що важливою складовою державної політики є розвиток людського капіталу морської галузі. Україна залишається одним із провідних постачальників кваліфікованих моряків у світі, що вимагає підтримки високих стандартів підготовки відповідно до Конвенції STCW,

удосконалення системи сертифікації та цифровізації освітніх процесів. Особлива увага приділяється створенню умов для повернення моряків на ринок праці та забезпеченню безперервності навчання в умовах війни.

Важливим напрямом державної політики визначено розширення міжнародного партнерства – співпраця з ЄС, НАТО, ІМО, ЄБРР, ЄІБ та провідними портовими адміністраціями світу. Україна активно інтегрується в європейську транспортну систему через ініціативи «Solidarity Lanes», програми розвитку логістичної інфраструктури, модернізації портів, а також проекти зі зміцнення морської безпеки та захисту критичної інфраструктури.

Крім того, встановлено, що держава робить акцент на розвитку альтернативних транспортних шляхів і створенні стійких логістичних мереж, серед яких пріоритетним напрямом є розвиток Дунайського кластеру, мультимодальних перевезень та інтеграція українських портів у міжнародні транспортні коридори. Такі дії спрямовані на підвищення економічної незалежності та зменшення ризиків, пов'язаних із блокуванням традиційних морських маршрутів.

Загалом аналіз підтвердив, що державна морська політика має трансформаційний характер і спрямована на модернізацію морської галузі, посилення її стійкості, розширення міжнародної інтеграції та створення умов для відновлення й розвитку портової інфраструктури в умовах сучасних викликів.

5. Відповідно до п'ятої задачі було визначено перспективи розвитку морської логістики, альтернативних транспортних коридорів та міжнародних партнерств.

Аналіз підтвердив, що ключовими напрямками розвитку є: подальше зміцнення Дунайського маршруту, інтеграція в TEN-T, розширення співпраці з Румунією, Болгарією та Туреччиною, а також участь у проектах ЄС щодо розвитку стійких транспортних мереж. Встановлено, що альтернативні маршрути через дунайські порти, залізничні переходи та мультимодальні логістичні центри формують основу експортної стійкості України у воєнних

умовах, а після війни – стануть елементом нової європейської транспортної системи.

Крім того, встановлено, що подальший розвиток морської логістики безпосередньо пов'язаний із модернізацією інфраструктури: днопоглибленням, реконструкцією причалів, розширенням перевантажувальних потужностей та впровадженням енергозберігальних технологій. Особливої уваги потребує створення сучасних логістичних хабів на базі портів Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, здатних забезпечувати стабільний вантажопотік навіть в умовах високих ризиків.

Перспективним напрямом визначено розвиток цифрової логістики: впровадження електронного документообігу, автоматизацію портових процесів, застосування систем прогнозування ризиків та оптимізації маршрутів на основі великих даних. Такі рішення сприятимуть скороченню часу обробки вантажів, підвищенню прозорості операцій та інтеграції України до європейських цифрових платформ.

Було доведено, що розвиток міжнародних партнерств матиме ключове значення для відновлення морської галузі. Співпраця з ЄС, ІМО, НАТО, Світовим банком, ЄБРР, USAID та іншими міжнародними інституціями забезпечує доступ до фінансових ресурсів, технологій, експертної підтримки та стандартів, необхідних для модернізації портів і підвищення рівня морської безпеки. Особливу роль відіграють проекти з модернізації навігації, підвищення безпеки портів, розбудови екологічно чистих логістичних коридорів та стимулювання «зеленого судноплавства».

У результаті дослідження підтверджено, що розвиток альтернативних транспортних коридорів і міжнародних партнерств не лише мінімізує логістичні ризики України у воєнних умовах, а й створює фундамент для формування нової моделі морської логістики – стійкої, багатовекторної, інтегрованої у європейський та глобальний транспортний простір.

6. Відповідно до шостої задачі було сформульовано пропозиції щодо вдосконалення державного регулювання морського сектору України.

Серед ключових пропозицій:

- гармонізація законодавства з правом ЄС та конвенціями ІМО;
- запровадження комплексної програми відновлення портової інфраструктури;
- створення умов для залучення приватних інвестицій і розвитку концесій;
- удосконалення системи державного нагляду та контролю;
- розвиток інноваційних логістичних рішень і цифрових сервісів;
- посилення морської безпеки та розширення міжнародної кооперації;
- підтримка суднобудування й оновлення флоту;
- удосконалення підготовки та перепідготовки морських кадрів.

Особливу увагу у сформульованих пропозиціях приділено необхідності створення єдиного координаційного центру державної морської політики, який би забезпечував узгодженість рішень між органами виконавчої влади, портовими адміністраціями, військово-морськими структурами та міжнародними партнерами. Такий підхід сприятиме підвищенню ефективності управління морським сектором, мінімізації дублювання повноважень і забезпеченню оперативного реагування на безпекові виклики.

Запропоновано впровадження національної системи моніторингу морського руху та ризиків, інтегрованої з європейськими та міжнародними платформами (SafeSeaNet, LRIT, CleanSeaNet), що дозволить підвищити рівень контролю за судноплавством, забезпечити екологічну безпеку й покращити аналіз логістичних потоків. Така система також сприятиме прозорості бізнес-процесів і зменшенню корупційних ризиків.

Важливим напрямом визначено модернізацію системи портового управління шляхом переходу до сучасних моделей «порт-ланлорд» і розвитку державно-приватного партнерства. Це забезпечить ефективнішу експлуатацію інфраструктури, підвищення конкурентоспроможності портів та активне залучення приватного капіталу до їх розвитку. Додатково передбачено створення механізмів страхування інвестицій та гарантування ризиків у

воєнний період, що стимулюватиме інвесторів до участі у великих інфраструктурних проєктах.

Серед важливих пропозицій – посилення екологічного контролю у відповідності до вимог MARPOL і європейських директив, у тому числі шляхом модернізації портових очисних споруд, впровадження систем збору та утилізації забруднень, а також створення умов для «зеленого флоту». Створення екологічних стандартів для портів та судновласників сприятиме переходу сектору до принципів сталого розвитку.

Значна увага приділена розвитку людського капіталу. Запропоновано вдосконалення системи підготовки моряків відповідно до сучасних вимог STCW, розширення цифрових навчальних платформ, створення центрів морських компетенцій та впровадження дуальної освіти у співпраці з морськими підприємствами. Підготовка висококваліфікованих кадрів є ключовою умовою конкурентоспроможності морської галузі на світовому ринку.

У підсумку, запропоновані заходи формують комплексну модель розвитку морського сектору, що об'єднує інфраструктурне оновлення, цифрову трансформацію, екологічну модернізацію, посилення безпеки та інтеграцію у міжнародний транспортний простір. Їх реалізація забезпечить стійкість української морської галузі в умовах війни та створить підґрунтя для її повоєнного розвитку відповідно до європейських стандартів

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адміністрація морських портів України. URL: <https://www.uspa.gov.ua> (дата звернення: 07.12.2025).
2. Белоусов І. А. Розвиток морської галузі України: правові та інституційні аспекти. Публічне управління, 2020, №3. С. 45-58
3. Бобров О. В. Морська політика України: сучасний стан та перспективи розвитку. Київ: НУ «ОМА», Економіка морського комплексу, 2015. 212 с.
4. Гончарук Н. І. Історія морської торгівлі України. Одеса: Астропринт, 2018. 264 с.
5. Грінченко А. В. Геоекономічне становище України у Чорноморському регіоні та морська логістика. Київ: КНЕУ, 2021. 198 с.
6. Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України. URL: <https://marad.gov.ua> (дата звернення: 06.11.2025).
7. Дубовик О. Ю. Безпека мореплавства в Україні та виклики воєнного часу. Одеса: Морське право та безпека, 2023. 186 с.
8. Європейська Комісія. EU–Ukraine Transport Dialogue Reports. URL: <https://transport.ec.europa.eu> (дата звернення: 10.12.2025).
9. Закон України «Про морські порти України» № 4709-VI від 17.05.2012. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (дата звернення: 05.12.2025)
10. Закон України «Про морські порти України». // Відомості Верховної Ради України, 2013. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (дата звернення: 05.10.2025)
11. Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища». 1991 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12> (дата звернення: 05.10.2025)

12. Закон України «Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року» № 728-XIV від 03.06.1999 р. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/728-14> (дата звернення: 03.12.2025)
13. Закон України «Про транспорт». 2001 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232-14> (дата звернення: 07.11.2025)
14. Кириленко О. Г. Економічні проблеми функціонування українських морських портів у сучасних умовах. Київ: Наукова думка, 2019. 248 с.
15. Кодекс торговельного мореплавства України. 1995 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 08.11.2025)
16. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права: міжнародний документ № 995_057 від 03.06.1999 р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_057/page (дата звернення: 05.11.2025)
17. Конституція України. URL: <https://www.president.gov.ua/ua/documents/constitution/konstituciya-ukrayini-rozdil-i> (дата звернення: 05.11.2025)
18. Кузнецов С. О., Аверочкіна Т. В. Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. Одеса: Lex Portus, 2017, №4. С. 45-58
19. Михайличенко К. М. Морська політика України в умовах євроінтеграції. Державне управління та місцеве самоврядування, 2021, №2. С. 112-123
20. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (STCW). URL: https://rise.odessa.ua/texts/STCW6_Circ5.php3 (дата звернення: 23.11.2025)

21. Мінінфраструктури України. Вантажообіг морських портів. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/mininfrastrukturi-vantazhoobig-morskih-portiv-zasichen-zris-na-49> (дата звернення: 26.11.2025).
22. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua> (дата звернення: 15.10.2025).
23. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. Портова реформа: аналітичні матеріали. URL: <https://mtu.gov.ua> (дата звернення: 01.12.2025).
24. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua> (дата звернення: 06.12.2025).
25. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. «Україна представила проект концесії порту Чорноморськ». URL: <https://mindev.gov.ua> (дата звернення: 06.12.2025).
26. Мороз С. В. Геополітичні аспекти функціонування Чорноморського регіону. Київ: Логос, 2021. 180 с.
27. Морська трудова конвенція (MLC), 2006 рік. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU06257> (дата звернення: 05.12.2025)
28. Назаренко В. О. Правові засади реалізації морської політики України. Одеса: Вісник морського права, 2018. 154 с.
29. Панченко В. Г. Транспортна інфраструктура України та її модернізація: морський сегмент. Харків: Право, 2022. 312 с.
30. Постанова КМУ № 1307 від 07.10.2009 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text> (дата звернення: 01.12.2025).
31. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року: Постанова Кабінету Міністрів України №1307 від 07.10.2009 р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF> (дата звернення: 06.12.2025).
32. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на

період до 2030 року». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 05.12.2025)

33. Сафонова І. І. Державне управління розвитком морегосподарського комплексу України. Одеса: ОНУ ім. І. Мечникова, 2013. 268 с.

34. Суднобудівна промисловість України. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Суднобудівна_промисловість_України (дата звернення: 06.12.2025).

35. Чебаненко Л. В. Інноваційні підходи до управління морськими портами України в умовах глобальних змін. Одеса: Астропринт, 2022. 152 с.

36. Ярова Г. С. Правове забезпечення діяльності морських портів України: сучасний стан та напрями вдосконалення. Одеса: Lex Portus, 2020, №1. С. 45–56.

37. EMSA. EU Green Shipping Initiatives. URL: <https://emsa.europa.eu> (дата звернення: 06.12.2025).

38. EU Maritime Security Review. Black Sea Ports Security Assessment, 2023. URL: <https://transport.ec.europa.eu> (дата звернення: 15.11.2025)

39. European Commission / Ukraine Facility. Solidarity Lanes та фінансування. URL: <https://ukrainefacility.me.gov.ua>; <https://transport.ec.europa.eu> (дата звернення: 06.12.2025).

40. European Commission. EU–Ukraine Solidarity Lanes Reports. URL: <https://transport.ec.europa.eu> (дата звернення: 15.11.2025)

41. European Commission. Maritime Spatial Planning Implementation Report, 2024. URL: <https://ec.europa.eu> (дата звернення: 15.11.2025)

42. European Investment Bank. Ukraine Infrastructure Recovery Reports, 2023–2024. URL: <https://eib.org> (дата звернення: 15.11.2025)

43. European Maritime Safety Agency (EMSA). Environmental Compliance Reports 2023. URL: <https://emsa.europa.eu> (дата звернення: 15.11.2025)

44. European Maritime Safety Agency (EMSA). Green Shipping Initiatives. URL: <https://emsa.europa.eu> (дата звернення: 09.12.2025).
45. European Maritime Single Window environment (EMSWe). EU Digital Transport Strategy. URL: <https://europa.eu> (дата звернення: 11.10.2025).
46. ExBS Program. Port Security Cooperation Reports (2022–2024). URL: <https://www.state.gov> (дата звернення: 06.12.2025).
47. Golaw. Аналітика щодо концесій та державно-приватного партнерства в Україні. URL: <https://golaw.ua> (дата звернення: 06.12.2025).
48. International Chamber of Shipping. Manpower Reports. URL: <https://ics-shipping.org> (дата звернення: 11.10.2025).
49. International Maritime Organization. Maritime Security Updates, 2024. URL: <https://www.imo.org> (дата звернення: 06.12.2025).
50. International Maritime Organization. Ukraine country reports. URL: <https://www.imo.org> (дата звернення: 12.11.2025).
51. Paris MoU. Annual Report 2024. URL: <https://parismou.org> (дата звернення: 11.12.2025).
52. Paris MoU; UNCTAD; EU Transport Dialogue. URL: <https://parismou.org>; <https://unctad.org> (дата звернення: 06.12.2025).
53. The International Chamber of Shipping. Manpower Report 2024. URL: <https://www.maritimeglobalsecurity.org/about/organisations/ics/> дата звернення: 12.12.2025).
54. Ukrainian Sea Ports Authority. Annual Report 2023. URL: <https://uspa.gov.ua> (дата звернення: 06.12.2025).
55. Ukrainian Sea Ports Authority. Maritime Single Window (DocPort), тестовий запуск. URL: <https://uspa.gov.ua> (дата звернення: 06.12.2025).
56. Ukrainian Waters Under Threat: Замінована вода та мінна небезпека у морях, річках і водосховищах України. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/miny-voda-more-richky-vodoskhovyshcha-rozminuvannya/33605367.html> (дата звернення: 12.12.2025).

57. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2024. URL: <https://unctad.org> (дата звернення: 12.12.2025).
58. US Department of State. Maritime Security Cooperation Reports. URL: <https://state.gov> (дата звернення: 10.12.2025).