

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

Хінєва Ганна Іванівна

УДК 347.79:656.615(447)

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ В
УКРАЇНІ

Дипломна робота магістра

Науковий керівник,
к.ю.н., доцент
Іванова Алла Володимирівна

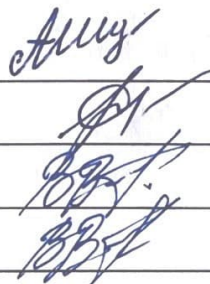
освітньо-професійна програма
«Морське право»,
спеціальність 081 «Право»

Здобувач

Науковий керівник

Завідувач кафедри

Нормоконтроль



м. Одеса – 2025 рік

АНОТАЦІЯ

Хінєва Г. І. Тенденції розвитку морегосподарського комплексу в Україні. Кваліфікаційна дипломна робота магістра спеціальності 081 “Право”, освітньо-професійна програма “Морське право”. Національний університет “Одеська морська академія”, Одеса, 2025.

У роботі здійснено комплексне дослідження тенденцій розвитку морегосподарського комплексу України в контексті його структурної динаміки, сучасних викликів та перспектив трансформації.

Досліджено теоретико-методологічні засади функціонування морегосподарського комплексу України, розкрито його сутність, організаційну структуру та ключові складові, що формують цілісну систему морської діяльності держави. Також охарактеризовано основні напрями діяльності морегосподарських підприємств, включно з портовою інфраструктурою, судноплавством, морським транспортом та допоміжними сервісами, а також проаналізовано значення морегосподарського комплексу для економічної стабільності України та його роль у забезпеченні зовнішньоекономічних зв’язків, енергетичної та логістичної безпеки.

Здійснено аналіз сучасного стану функціонування морегосподарського сектору України, виявлено ключові тенденції та інноваційні зрушення, що визначають його розвиток у реаліях сьогодення. Окрему увагу приділено морським портам України: проаналізовано їхню інфраструктурну модернізацію, технологічне оновлення та зміни в організації портових операцій, що формують нові вектори розвитку в межах морегосподарського комплексу. Важливе місце у дослідженні посідає оцінка впливу воєнного стану: встановлено характерні зміни в роботі галузі, розкрито наслідки блокування портів, зміни логістичних маршрутів та переорієнтації вантажопотоків.

Розглянуто проблематику розвитку морегосподарського комплексу України та проаналізовано ефективність державної політики у сфері

морегосподарства, включно з нормативно-правовими заходами, реформами управління портами та стратегіями інтеграції до міжнародного морського простору. Значну увагу приділено міжнародному досвіду, який ретельно вивчено з метою визначення можливостей його адаптації в Україні; у роботі розкрито приклади ефективних управлінських моделей, технологічних рішень та логістичних стратегій провідних морських держав. У межах дослідження також встановлено перспективні шляхи відновлення морегосподарського сектору України у повоєнний період, охарактеризовано напрями модернізації, інфраструктурного відновлення, екологічної безпеки та міжнародної інтеграції, що є ключовими передумовами формування конкурентоспроможної морської галузі.

Ключові слова: морегосподарський комплекс, нормативно-правове регулювання, тенденції розвитку, морська інфраструктура, портова діяльність, логістичні маршрути, державна політика, інноваційний потенціал, воєнний стан, шляхи відновлення.

ABSTRACT

Khinieva H. I. Trends in the Development of the Maritime Industry in Ukraine. Master's thesis in the field of study 081 'Law', educational and professional programme "Maritime Law". National University 'Odessa Maritime Academy', Odesa, 2025.

The thesis presents a comprehensive study of the development trends of Ukraine's maritime economic complex in the context of its structural dynamics, contemporary challenges, and prospects for transformation.

Examines the theoretical and methodological foundations of the functioning of Ukraine's maritime economic complex, revealing its essence, organizational structure, and key components that form an integrated system of the state's maritime activities. The main areas of activity of maritime enterprises are also characterized, including port infrastructure, shipping, maritime transport, and auxiliary services, while the significance of the maritime economic complex for Ukraine's economic stability is analyzed, along with its role in ensuring foreign economic relations, energy, and logistics security.

Provides an analysis of the current functioning of Ukraine's maritime sector, identifying key trends and innovative shifts that determine its development under present conditions. Special attention is devoted to Ukrainian seaports: their infrastructural modernization, technological renewal, and changes in port operation management are analyzed as factors shaping new vectors of development within the maritime economic complex. A significant focus is placed on assessing the impact of martial law: characteristic changes in the sector's functioning are identified, and the consequences of port blockades, shifts in logistics routes, and the reorientation of cargo flows are revealed.

Explores the challenges of developing Ukraine's maritime economic complex and analyzes the effectiveness of state policy in the maritime sphere, including regulatory measures, port management reforms, and strategies for integration into the international maritime space. Considerable attention is given to international experience, which is thoroughly examined to determine possibilities for its

adaptation in Ukraine; the study reveals effective management models, technological solutions, and logistics strategies used by leading maritime nations. The research also identifies promising pathways for the post-war recovery of Ukraine's maritime sector and characterizes directions of modernization, infrastructural restoration, environmental safety, and international integration as key prerequisites for building a competitive maritime industry.

Keywords: maritime economic complex, regulatory framework, development trends, maritime infrastructure, port operations, logistics routes, state policy, innovation potential, martial law, recovery pathways.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ І СКОРОЧЕНЬ.....	7
ВСТУП	8
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ.....	14
1.1. Сутність та структура морегосподарського комплексу України	14
1.2. Основні напрями діяльності морегосподарського комплексу	22
1.3. Значення морегосподарського комплексу для економічної стабільності України	34
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ	42
2.1. Морегосподарський комплекс України: реалії сьогодення та інноваційні зрушення	42
2.2. Сучасні вектори розвитку морських портів України в межах морегосподарського комплексу.....	51
2.3. Вплив воєнного стану на морегосподарський комплекс України	59
РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМАТИКА ТА ПЕРСПЕКТИВИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ В УКРАЇНІ	68
3.1. Державна політика у сфері морегосподарства.....	68
3.2. Роль міжнародного досвіду у трансформації морегосподарського комплексу.....	74
3.3. Шляхи відновлення стану морегосподарської діяльності України у повоєнний період.....	83
ВИСНОВКИ.....	92
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	98

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ І СКОРОЧЕНЬ

DOCPORT – Цифрова платформа

IMO – International Maritime Organization

LM – International Load Line Convention

LMAA – London Maritime Arbitrators Association

MARPOL – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

MCA – Maritime & Coastguard Agency

MLC 2006 – Maritime Labour Convention 2006

SAR – International Convention on Maritime Search and Rescue

SOLAS – International Convention for the Safety of Life at Sea

TEN-T – Trans-European Transport Network

TEU – Twenty-foot equivalent unit

UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea

USCG – United States Coast Guard

АМПУ – Адміністрація Морських Портів України

ВВП – Валовий внутрішній продукт

КВЕД – Класифікація видів економічної діяльності

ПАТ – Публічне акціонерне товариство

РМА – Румунська морська адміністрація

СК – Судноплавна компанія

ТРАСЕКА – Транспортний Коридор «Європа-Кавказ-Азія»

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми та її актуальність. Розвиток морегосподарського комплексу України є невід'ємною складовою економічної безпеки та стабільності держави. Морські порти, судноплавство, суднобудівна та рибогосподарська галузі відіграють ключову роль у забезпеченні експортно-імпортних операцій, транзиту вантажів та інтеграції країни до міжнародних транспортних систем. В умовах глобалізації та посилення конкуренції на світовому ринку морегосподарський сектор стає важливим фактором формування економічного потенціалу країни та залучення інвестицій. Особливої уваги потребує післявоєнний період, коли перед Україною постає завдання відновлення пошкодженої інфраструктури та забезпечення стабільного функціонування портів і водного транспорту. Від успішності реалізації комплексних програм модернізації залежить здатність морегосподарського комплексу адаптуватися до мінливих економічних та геополітичних умов, підвищувати продуктивність та забезпечувати безпеку міжнародних перевезень.

Сучасні тенденції розвитку світового морегосподарського сектору свідчать про значущість впровадження інноваційних технологій, мультимодальних перевезень та ефективних моделей управління портами. Для України це створює необхідність системного підходу до планування розвитку галузі, що включає оптимізацію інфраструктури, розвиток людського капіталу, формування правових та фінансових механізмів, здатних підтримувати конкурентоспроможність морегосподарського комплексу на національному та міжнародному рівнях.

Вивчення тенденцій розвитку морегосподарського комплексу України дозволяє не лише окреслити перспективні напрями інвестиційної та інноваційної діяльності, а й забезпечити науково обґрунтовані рекомендації щодо формування державної політики у сфері морського транспорту, рибного господарства та портової інфраструктури. Це створює підґрунтя для підвищення економічної ефективності галузі та інтеграції України до

європейських і світових транспортних і логістичних систем.

Мета та завдання роботи. Метою роботи є виявлення ключових тенденцій розвитку морегосподарського комплексу України та розробка рекомендацій для його подальшого вдосконалення.

Для досягнення поставленої мети визначено такі основні завдання роботи:

1. Розкрити сутність та правову природу морегосподарського комплексу України;
2. Проаналізувати сучасний стан функціонування та розвитку морегосподарського сектору України;
3. Дослідити вплив воєнного стану на морегосподарський комплекс України;
4. Охарактеризувати державну політику України у сфері морегосподарства;
5. Проаналізувати міжнародний досвід становлення морегосподарського комплексу та з'ясувати його роль у процесі трансформації;
6. Розглянути проблеми та обґрунтувати перспективи вдосконалення морегосподарського комплексу України.

Об'єкт і предмет дослідження. Об'єктом дослідження виступають суспільні відносини у сфері розвитку та функціонування морегосподарського комплексу України.

Предметом дослідження є сучасний стан розвитку морегосподарського комплексу України.

Методи дослідження. При написанні роботи були використані такі загальнонаукові та спеціальні методи дослідження: індукція та дедукція, формально-логічний, системно-структурний (під час проведення загальної характеристики морегосподарського комплексу України); нормативно-правовий, порівняльний, аналізу та синтезу (під час вивчення сучасного стану функціонування та тенденцій розвитку морегосподарського комплексу України); наукової абстракції, прогнозування та узагальнення (під час

дослідження проблем та обґрунтування перспектив розвитку морегосподарського комплексу України).

Аналіз використаних джерел та літератури. Використані джерела можна систематизувати за кількома групами, що відображають різні аспекти регулювання та розвитку морегосподарської галузі.

Першу групу джерел становлять міжнародні конвенції та кодифікаційні документи, що визначають міжнародні норми безпеки, охорони навколишнього середовища, стандарти праці та морську безпеку, що є базисом для формування національної політики у сфері морегосподарства (Конвенція про вантажну марку, Конвенція по запобіганню забрудненню з суден, Конвенція про охорону життя людини на морі, Конвенція про пошук і рятування на морі, Конвенція ООН з морського права, Кодекс з управління безпечною експлуатацією суден і попередженням забруднення, Кодекс з охорони суден і портових засобів тощо).

Другу групу джерел формують нормативно-правові акти України, які забезпечують базу для регулювання функціонування морегосподарського комплексу в межах національної економіки, визначають правові засади організації портової діяльності та суднобудування (Конституція України, Кодекс законів про працю, Кодекс торговельного мореплавства, Водний, Земельний, Господарський, Цивільний кодекс та Податковий кодекси).

Третю групу джерел складають закони України, що регулюють економічні, екологічні та технологічні аспекти морегосподарської діяльності, визначають механізми державної підтримки, інвестиційної участі та залучення приватного капіталу у розвиток морського сектору (закони «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про інвестиційну діяльність», «Про транспорт», «Про виключну (морську) економічну зону України», «Про морські порти України», «Про державно-приватне партнерство», «Про рибне господарство та промислове рибальство», «Про аквакультуру» та інші).

Четверту групу джерел складають стратегічні документи та державні

програми, що визначають довгострокові перспективи розвитку морської галузі (Стратегія морської безпеки України, План заходів з реалізації Стратегії морської безпеки України, Національна транспортна стратегія України, Морська доктрина України на період до 2035 року, Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, інші нормативні постанови Кабінету Міністрів України і укази Президента України щодо функціонування морегосподарського комплексу).

В процесі написання роботи були залучені наукові праці, присвячені розвитку морегосподарському комплексу в Україні таких вчених, а саме: О. С. Артем'єв, , І. П. Лопушинський, К. С. Трунін, С. А. Горбаченко, М. Л. Шинкар, О. М. Кібік, О. П. Подцерковний, М. В. Волосюк – вчені, які розглядали питання тлумачення поняття «морегосподарський комплекс» через призму багатокomпонентної системи; О. Е. Ломоносова, Л. О. Гришина, П.М. Карась, Л.М. Філіпішина, А. В. Гуренко, Е.В. Щеникова, М.С. Євсік, О. В. Станіславик досліджували стан розвитку та загальні тенденції сучасного морегосподарського комплексу, через призму інноваційних змін; В. А. Будник, О.В. Шкуренко, В. А. Янковський, О. Г. Габ, М. М. Корощенко, А. О. Згама проаналізували питання щодо основних напрямків розвитку морських портів в рамках морегосподарського комплексу; В. М. Коморін, Ю.В. Сергєєв, І. М. Назарчук, К.І. Лихопека дослідили проблематику функціонування морегосподарського комплексу в умовах воєнного стану; О. А. Шевчук, Я. Р. Корнійко, Н. В. Гайванович, Л. А. Траченко, Р.В. Ушацький у своїх наукових працях пропонують шляхи відновлення стану морегосподарського комплексу; та інші. Ці наукові праці дозволили комплексно оцінити сучасний стан морегосподарського комплексу України, його проблеми та перспективи розвитку.

Наукова новизна отриманих результатів. Доведено, що сучасний морегосподарський комплекс України формує ключові умови економічної стабільності держави та здатний забезпечувати ефективну інтеграцію в міжнародну транспортну систему, навіть в умовах воєнного стану.

Удосконалено підходи до оцінки структурно-функціональної організації морегосподарського комплексу України та визначення основних напрямів діяльності морегосподарських підприємств. Визначено основним безпосереднім об'єктом дослідження взаємодію державної політики, міжнародного досвіду та інвестиційних механізмів у процесі розвитку морегосподарського комплексу України. Дістали подальшого розвитку положення щодо впливу воєнного стану на функціонування морегосподарського комплексу та його портової інфраструктури, а також способи адаптації до нових економічних та безпекових викликів. Розроблено комплекс рекомендацій і стратегій відновлення та розвитку морегосподарського сектору України у повоєнний період, що передбачають інтеграцію сучасних управлінських, інноваційних та міжнародних практик.

Практичне значення отриманих результатів. Викладені у магістерському дослідженні положення, висновки та пропозиції можуть бути використані:

1) у науково-дослідницькій сфері – як основа для подальшої теоретичної розробки питань про тенденції розвитку морегосподарського комплексу України, його структурну організацію, вплив інновацій та міжнародного досвіду на ефективність функціонування галузі;

2) у правотворчості – як підґрунтя для удосконалення нормативно-правових актів, спрямованих на регулювання морегосподарської діяльності, розвитку портової інфраструктури та стимулювання інвестицій у морську галузь;

3) у правозастосовній діяльності – як практичний орієнтир для державних органів, портових адміністрацій та підприємств морського транспорту щодо впровадження ефективних управлінських рішень, адаптації до воєнного стану та інтеграції сучасних технологій;

4) у навчальному процесі – при викладанні курсів з морського права та менеджменту, транспортної логістики та економіки морегосподарського комплексу, підготовці навчальних посібників і методичних вказівок, а також

у науково-дослідницькій роботі здобувачів.

Обґрунтуванням структури роботи. Виходячи з мети та основних завдань, враховуючи предмет та об'єкт дослідження, магістерська робота складається зі вступу, трьох розділів, дев'яти підрозділів, висновків та списку використаних джерел та літератури. Загальний обсяг роботи – 111 сторінок, а основний обсяг викладений на 100 сторінках. Список використаних джерел та літератури включає 107 найменувань. У першому розділі проведена загальна характеристика морегосподарського комплексу України. Другий розділ присвячений дослідженню сучасного стану функціонування та розвитку морегосподарського сектору України. У третьому розділі розглянута проблематика та обґрунтовані перспективи вдосконалення морегосподарського комплексу України.

РОЗДІЛ 1

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

1.1. Сутність та структура морегосподарського комплексу України

Сутність та елементний склад морегосподарського комплексу України формуються на перетині економічних, правових, екологічних, транспортно-логістичних та безпекових аспектів функціонування держави в межах її морської юрисдикції. У правовому вимірі цей комплекс репрезентує собою цілісну систему господарської діяльності, пов'язаної з використанням морського простору, морської інфраструктури та ресурсного потенціалу для забезпечення транспортування, рибного промислу, суднобудування, морського туризму, геологічного вивчення надр, охорони довкілля, військово-стратегічного контролю та інших сфер, що опосередковано або безпосередньо взаємодіють із морським середовищем.

Основу нормативно-правового забезпечення функціонування морегосподарського комплексу становлять Конституція України [30], Кодекс торговельного мореплавства України [26], Водний кодекс України, Земельний кодекс України [21], Господарський кодекс України [14], Закон України «Про транспорт» [79], Закон України «Про морські порти» [66] тощо, а також акти галузевого, міжгалузевого та міжнародного регулювання, що визначають правовий режим морського простору, об'єктів інфраструктури, природних ресурсів та способів їх використання.

Аналіз наукових джерел, присвячених дослідженню морегосподарського комплексу України, засвідчив наявність значної варіативності у трактуванні цього поняття, однак наразі в науковому дискурсі відсутнє єдине, усталене його визначення.

Так, у положеннях Морської доктрини України подано стисле тлумачення морегосподарського комплексу як «територіального поєднання об'єктів морської індустрії» [46]. На думку І. П. Лопушинського та О. С.

Артем'єва, таке формулювання є недостатнім для повного розкриття сутнісного змісту морегосподарського комплексу з функціонального, територіального та галузевого поглядів, хоча і вказує на тісний зв'язок його структури з поняттям «морська індустрія» [36, с. 140].

Останнє поняття також використовується в тексті Морської доктрини України, де трактується як економічний сектор, що охоплює суб'єкти господарської діяльності, задіяні у торговельному мореплавстві, морському транспорті, суднобудуванні, судноремонті, у використанні морських ресурсів, крім водних біоресурсів, а також у сфері рибного господарства [46].

У контексті визначень понять «морська діяльність» і «морська господарська діяльність», поданих у Морській доктрині України, К. С. Трунін дійшов висновку, що морегосподарський комплекс України слід розглядати як інтегровану систему галузей національної економіки, які безпосередньо залучені до освоєння та переробки ресурсів Чорного і Азовського морів, а також Світового океану, включаючи ті сфери, що забезпечують функціонування зазначених процесів [95, с. 122].

У свою чергу, дослідники С. А. Горбаченко та Е. А. Каражія пропонують розуміти морегосподарський комплекс як структурне поєднання підприємств і галузей, взаємодія яких ґрунтується на функціональній узгодженості у процесі використання морських ресурсів у межах приморських регіонів [13, с. 35].

Науковці В. В. Ковалевський, О. Л. Михайлюк та В. Ф. Семенов у своїх дослідженнях характеризують морегосподарський комплекс як складну, багаторівневу систему, що має керований характер і включає низку взаємопов'язаних елементів. Основними її функціональними призначеннями, за їхнім твердженням, є забезпечення національного господарства морськими та океанічними природними ресурсами, а також зміцнення зовнішньоекономічного потенціалу, який формується як на рівні окремих підприємств, так і в масштабах регіонів та держав загалом [24, с. 227].

Подібну позицію поділяє й М. Л. Шинкар, яка також акцентує на

складності й поліструктурності морегосподарського комплексу, визначаючи його як керовану систему, основними функціями якої є ресурсне забезпечення економіки за рахунок морських і океанічних ресурсів та формування зовнішньоекономічної спроможності на різних рівнях економічної системи [99, с. 363].

На думку Ю. В. Сєднєва, морегосподарський комплекс слід розглядати як багатокомпонентну соціально-економічну систему, яка охоплює сукупність транспортних, виробничих, управлінських, соціальних і природо-використовуваних взаємозв'язків. Його відмінною рисою, що вирізняє цей комплекс серед інших транспортно-господарських утворень, є зосередження основних ресурсів (виробничих, організаційних і кадрових) переважно у межах прибережних міських громад. Крім того, морегосподарський комплекс виступає як особливий об'єкт муніципального правового регулювання, що зумовлено специфікою його функціонального розміщення та взаємодії з місцевим самоврядуванням [86, с. 502].

У своїй монографії М. В. Волосюк і Л. Ю. Вдовиченко підкреслюють, що морегосподарський комплекс необхідно розглядати як складну, багаторівневу економічну систему з чітко визначеною структурною організацією, яка підлягає управлінню та регулюванню. У межах цієї системи, за їхнім підходом, доцільно виокремлювати дві взаємопов'язані підсистеми. Перша охоплює так звану «морську» економіку, яка прямо пов'язана з діяльністю на морі та в прибережних водах і включає такі напрями, як морський транспорт, рибне господарство, видобування морських мінеральних ресурсів, суднобудування та туристичні перевезення морським шляхом. Друга підсистема – це «прибережна» економіка, що орієнтована на розвиток приморських територій, які, взаємодіючи з морськими галузями, отримують економічні вигоди навіть за умови відсутності прямого зв'язку з морською діяльністю [7, с. 44].

Таким чином, зазначені дослідники трактують морегосподарський комплекс як інтегроване явище, яке охоплює широкий спектр

взаємопов'язаних напрямів – від реалізації державної та регіональної політики до сприяння розвитку малого підприємництва, залучення внутрішніх і зовнішніх інвестицій, а також підтримки інноваційної діяльності, науково-технічного прогресу та освітніх ініціатив.

За умови поглибленого змістовного осмислення, морегосподарський комплекс доцільно розглядати як системну складову національної економіки, що забезпечує економічний ефект від раціонального використання ресурсів морського й прибережного середовища через впровадження ефективної, безпечної та технологічно модернізованої морської господарської діяльності. Крім того, цей комплекс включає у свою структуру галузі, що спеціалізуються на виробництві засобів праці, обслуговуванні інфраструктури та розвитку логістичних можливостей, що в сукупності сприяє зміцненню виробничого та транзитного потенціалу як окремих регіонів, так і держави загалом.

Далі розглянемо структуру морегосподарського комплексу України, яка є багаторівневою та функціонально диференційованою. У цьому контексті заслуговує на увагу концепція, запропонована О. С. Артем'євим, яка розкриває морегосподарський комплекс як системне утворення, що охоплює три взаємозалежні підсистеми: соціальну, екологічну та економічну:

1. Соціальна підсистема репрезентує людський потенціал приморських територій, включаючи населення, а також сукупність соціальних інституцій, що забезпечують відтворення трудових ресурсів, професійну підготовку кадрів, зайнятість, соціальну інтеграцію та формування соціально-економічної стабільності регіону.

2. Екологічна підсистема охоплює елементи живої і неживої природи, які становлять природну основу для здійснення морської господарської діяльності, зокрема біоресурси, мінерально-сировинні запаси, кліматичні умови, гідрологічні процеси, що потребують раціонального управління, охорони та моніторингу з боку держави та користувачів.

3. Економічна підсистема є найбільш динамічною й охоплює

багатоманіття суб'єктів господарювання, серед яких – підприємства морського транспорту, рибного господарства, суднобудування, морського туризму, логістики та сервісного обслуговування. Ці суб'єкти взаємодіють між собою у межах вертикальних і горизонтальних зв'язків, виконуючи функції постачальників, виробників, споживачів і посередників [2, с. 4].

В свою чергу науковці І. П. Лопушинський та О. С. Артем'єв розглядають морегосподарський комплекс як складну міжгалузеву систему, що характеризується цілісністю, багатoproфільністю, акваторіальною структурованістю, а також поєднує у собі функціонально-виробничі, економічні та екологічні аспекти. Вони підкреслюють, що цей комплекс охоплює широкий спектр взаємопов'язаних елементів, які забезпечують ефективне функціонування морської сфери. До ключових складових морегосподарського комплексу науковці відносять:

1. Наукову сферу, що охоплює спеціалізовані науково-дослідні інститути, лабораторії, морські наукові станції, а також території з особливим природоохоронним статусом у морських і прибережних акваторіях. Цей сегмент відіграє провідну роль у розробці інноваційних рішень для морегосподарської діяльності та екологічного моніторингу.

2. Рекреаційне використання морських ресурсів, яке включає діяльність туристичних баз, яхт-клубів, центрів дайвінгу та інших об'єктів, орієнтованих на відпочинок, оздоровлення й водно-спортивну активність. Ця складова сприяє не лише економічному зростанню прибережних регіонів, а й популяризації морського природного потенціалу.

3. Морське машинобудування, що охоплює галузі суднобудування та судноремонту, виробництво спеціалізованого обладнання й судових механізмів. Особлива увага приділяється також системам технічного контролю та моніторингу, а також формуванню висококваліфікованих кадрів для морського машинобудування.

4. Морський транспорт, який представлений вантажними та пасажирськими суднами, портовою інфраструктурою, нафтогазовими

терміналами, логістичними центрами, а також відповідними службами обслуговування, контролю і моніторингу. Важливою складовою є система підготовки фахівців для забезпечення функціонування цього сектору.

5. Рибне господарство, що включає діяльність з вилову риби, її переробки, розвитку марикультури, а також наукове супроводження цієї галузі. Значне місце займає освітньо-професійна підготовка кадрів для рибної промисловості, яка здійснюється через заклади вищої та фахової передвищої освіти, а також служби контролю й екологічного моніторингу.

6. Видобування морських ресурсів, зокрема нафти й газу, залізомарганцевих конкрецій, будівельної сировини тощо. Цей компонент передбачає високий рівень технічного оснащення, а також функціонування систем контролю і безпеки видобувних процесів [36, с. 140].

На відміну від наведених підходів, вчена Т. А. Стовба [89] пропонує структуру морегосподарського комплексу, базовану на функціональному та територіальному принципах, що дає змогу глибше осмислити взаємозв'язки між його окремими елементами. У своїй концепції вона виокремлює чотири основні структурні складові, кожна з яких відіграє специфічну роль у забезпеченні сталого функціонування та розвитку морегосподарської сфери.

Першою складовою визначено морські виробничі галузі, які безпосередньо здійснюють діяльність у морському середовищі. До них віднесено морський транспорт, що забезпечує перевезення вантажів і пасажирів морськими шляхами, а також рибну промисловість, яка охоплює вилов, переробку та реалізацію водних біоресурсів. Важливою частиною цієї групи є морська добувна промисловість, зокрема підприємства, що займаються видобутком нафти, природного газу, мінералів та інших корисних копалин з морського дна. Також сюди належать елементи водного господарства й сектор нетрадиційної енергетики, який включає використання енергії хвиль, припливів, вітру тощо як альтернативних джерел енергії.

Другою складовою є берегові виробничі галузі, що зосереджені переважно у прибережній зоні та забезпечують виробничо-технічну базу для

морської діяльності. До них належать суднобудівна промисловість, машинобудування, а також приладобудування, які забезпечують створення, ремонт і обслуговування морського флоту, технічних систем і обладнання, необхідного для функціонування морських підприємств.

Третьою важливою складовою виступає система забезпечення безпеки морегосподарської діяльності, яка охоплює різноманітні інституції, що відповідають за охорону морських рубежів, безпеку судноплавства, реагування на надзвичайні ситуації та аварії на морі. У цю групу входять військово-морські сили, навігаційно-гідрографічні служби, морські аварійно-рятувальні підрозділи, а також підрозділи Державної служби з надзвичайних ситуацій, які діють у приморських регіонах.

Четвертий компонент – невиробнича сфера, яка забезпечує соціокультурний, освітній, рекреаційний і науковий супровід морегосподарської діяльності. Цей сегмент охоплює рекреаційно-туристичну інфраструктуру приморських регіонів, природоохоронні комплекси, що відіграють ключову роль у збереженні екологічної рівноваги морських і прибережних екосистем, науково-технічні центри та лабораторії, а також заклади професійної підготовки кадрів, які формують людський потенціал для функціонування морської економіки [89, с. 123].

Основним недоліком наведеної класифікації є те, що до її складу включено військово-морські сили, хоча насправді воєнно-морська діяльність і функції з охорони державного морського кордону, незважаючи на їхню дотичність до загальної морської сфери, не є безпосередньою частиною морегосподарської діяльності. Таким чином, межі між секторами в такій класифікації виявляються надто нечіткими, що ускладнює її практичне застосування.

Крім того, не можна вважати цілком оптимальним і господарський підхід, запропонований В. В. Озаринською. У її моделі морегосподарський комплекс трактується як сукупність підприємств різного спрямування – як універсального, так і вузькоспеціалізованого характеру. При цьому

класифікацію підприємств за масштабом діяльності авторка пропонує здійснювати на основі поділу на великі та малі структури. Основні напрями їхньої діяльності охоплюють судноплавство, функціонування портової інфраструктури та супутню сервісну сферу, до якої належать такі послуги, як агентування, експедирування, сюрвеєрська підтримка, кріюінг, брокерська діяльність тощо [50, с. 135].

Суттєвим недоліком згаданого підходу є тенденція до спрощеного ототожнення морегосподарського комплексу виключно з морським транспортом та портовою інфраструктурою. Подібне звужене трактування сутності морегосподарської діяльності призводить до ігнорування інших важливих галузей морського господарства, що, у свою чергу, ускладнює їхній збалансований розвиток та інтеграцію в єдину систему.

У відповідь на ці обмеження, низка дослідників, серед яких О. Є. Ломоносова, А. В. Ломоносов та І. І. Надточий, пропонують застосування ієрархічного підходу, який базується на використанні загальноприйнятих класифікаційних критеріїв. У межах цього підходу всі види морегосподарської діяльності систематизуються відповідно до положень Національного класифікатора України «Класифікація видів економічної діяльності» (КВЕД). Згідно з такою моделлю, виділяються три основні групи: перша охоплює види діяльності, які прямо відповідають конкретним групам та класам КВЕД; друга включає морську та річкову господарську діяльність; третя об'єднує види економічної активності, в яких морегосподарська складова представлена лише частково або не виокремлена як самостійний напрям [35, с. 120].

Попри те, що запропонована класифікація має очевидні методологічні переваги, її практичне застосування нашоюхується на труднощі: у низці випадків виявляється складним чітко визначити межі морегосподарського елементу в загальній структурі певного виду економічної діяльності.

Законодавство підкреслює інтегрований характер морегосподарського комплексу, що об'єднує виробничу, сервісну, транспортну, природоресурсну

та оборонну складові. У цьому контексті нормативна база орієнтується на гармонізацію національного морського законодавства з нормами міжнародного морського права, зокрема Конвенцією ООН з морського права 1982 року [28], Міжнародною конвенцією з охорони людського життя на морі [41], Міжнародною конвенцією по запобіганню забрудненню з суден, нормативними актами Міжнародної морської організації, членом якої є Україна. Така гармонізація забезпечує правові передумови для міжнародного визнання дій України в морському просторі, захисту національного суверенітету, реалізації інтересів морської безпеки та участі в транскордонному управлінні морськими ресурсами.

Отже, можна констатувати, що морегосподарський комплекс України в межах нормативно-правової доктрини постає як багатовимірний, інституціоналізований система, що забезпечує стійкий зв'язок між морською економікою, транспортною інфраструктурою, екологічним менеджментом та безпековими функціями держави. Його сутність розкривається через призму інтеграції економічних інтересів з принципами міжнародної співпраці, технологічного розвитку та екосистемного управління, а його структура обумовлюється як функціональними зв'язками галузей, так і просторово-юрисдикційними межами реалізації державного суверенітету в морському просторі.

1.2. Основні напрями діяльності морегосподарського комплексу

Морегосподарський комплекс України являє собою багатогалузеву, динамічну систему, що об'єднує між собою різноманітні підприємства, які відрізняються як за масштабами діяльності, так і за ступенем спеціалізації. Їх тісна взаємодія є не лише необхідною умовою ефективного функціонування окремих суб'єктів, а й чинником, що забезпечує сталий розвиток морської сфери в цілому. У структурі комплексу водночас чітко окреслюються підприємства вузького профілю та ті, що здійснюють багатофункціональну діяльність у різних сегментах морської економіки.

На думку О. В. Собкевича, однією з ключових характеристик господарської активності у межах морегосподарського комплексу є використання морського простору як транспортного середовища для здійснення різноманітних вантажних і пасажирських перевезень. Проте діяльність суб'єктів морегосподарського комплексу не обмежується лише транспортною функцією. До основних напрямів їхньої роботи також належать забезпечення експлуатаційної спроможності всієї системи, зокрема: функціонування портової інфраструктури, розвиток суднобудування і судноремонту, а також здійснення рибогосподарської діяльності. Усе це свідчить про багатофункціональний характер морегосподарського комплексу як важливого складника національної економіки [87, с. 37].

На думку В. Г. Рогова, підприємства, що функціонують у межах морегосподарського комплексу, вирізняються низкою характерних рис, які формують їхню унікальну природу та відрізняють від інших суб'єктів економічної діяльності. Однією з ключових ознак є їхня здатність працювати в умовах підвищеної складності та постійних змін, що зумовлені впливом природно-кліматичних чинників, процесів глобалізації та жорсткої міжнародної конкуренції. Особливості цих підприємств проявляються також у багатовимірності й технічній складності виробничо-операційних процесів, що вимагають високого рівня технічної підготовки та управлінської гнучкості. Значну роль відіграє дотримання підвищених стандартів безпеки, а також здатність швидко адаптуватися до динамічних змін зовнішнього середовища, включно з міжнародними нормативно-правовими вимогами та стандартами. Усе це зумовлює специфіку функціонування підприємств морегосподарського комплексу як складної, чутливої до зовнішніх впливів, але стратегічно важливої складової економіки [83, с. 72].

С. А. Горбаченко та Е. А. Каражія розширюють запропонований перелік напрямів морегосподарської діяльності, доповнюючи його такими важливими складовими, як курортно-рекреаційна діяльність і туристичний сектор, зокрема у форматі круїзного та яхтового туризму. Крім того,

дослідники наголошують на доцільності включення до структури морегосподарського комплексу видобутку мінеральних ресурсів, а також низки інших напрямів, які мають економічне значення та пов'язані з використанням морського простору [13, с. 35].

Далі більш детально розглянемо основні напрями діяльності ключових підприємств морегосподарського комплексу України. Почнемо з морських портів, які є важливою частиною морегосподарського комплексу.

Відповідно до українського законодавства, напрями діяльності морських портів визначаються багаторівневою нормативно-правовою базою, яка структурована навколо Закону України «Про морські порти України» [66], а також інших суміжних актів, таких як Кодекс торговельного мореплавства України [26], Водний кодекс України [6], Закон України «Про транспорт» [79], Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» [69] та низка підзаконних актів Кабінету Міністрів України, Міністерства розвитку громад і територій України, а також морських адміністративних органів. Законодавча модель функціонування морських портів передбачає багатофункціональну структуру, в якій кожен напрям діяльності закріплений у відповідних правових нормах.

Центральне місце займає стаття 4 Закону України «Про морські порти України» [66], яка визначає загальні принципи діяльності морських портів, підкреслюючи їхню відкритість для суден під прапорами всіх держав, якщо інше не передбачено міжнародними договорами або актами національного права. У цій же статті акцентується на зобов'язанні суб'єктів портової діяльності забезпечувати безпечне, ефективне, безперебійне і якісне обслуговування суден, вантажів, пасажирів та екіпажів у межах території морського порту. Такі вимоги підкреслюють значення портів не лише як об'єктів транспортної логістики, але і як простору надання спеціалізованих послуг з урахуванням міжнародних стандартів морського права.

Закон України «Про морські порти України» [66] конкретизує інфраструктурний аспект діяльності портів, визначаючи, що державне

підприємство, яке здійснює функції адміністрації морського порту, відповідає за утримання та розвиток гідротехнічних споруд загального користування, здійснення днопоглиблювальних робіт, забезпечення навігаційної безпеки та регулювання руху суден у межах акваторії порту. Таким чином, діяльність порту у сфері управління інфраструктурою поєднує адміністративні та інженерно-технічні функції, що мають вирішальне значення для ефективного морського судноплавства.

Згідно положень вищезгаданого Закону, економічна діяльність морських портів передбачає створення умов для конкуренції у наданні портових послуг, регулювання тарифної політики, залучення приватних інвесторів та концесійних механізмів для розвитку об'єктів портової інфраструктури. Цей підхід орієнтований на формування відкритого ринку портових послуг, де держава виконує регуляторну функцію, а бізнес-структури – операційно-господарську. У межах цієї ж норми передбачено право суб'єктів господарювання здійснювати діяльність у портах на підставі відповідних дозволів, сертифікацій та відповідності вимогам безпеки.

У Законі України «Про морські порти України» [66] закріплено обов'язок забезпечення охорони навколишнього природного середовища та раціонального використання природних ресурсів під час експлуатації портової інфраструктури. Вимоги щодо поводження з небезпечними вантажами, утилізацією відходів, запобігання забрудненню вод морського середовища підлягають виконанню відповідно до екологічного законодавства України та норм міжнародного морського права, таких як Конвенція МАРПОЛ [39]. Отже, портова діяльність неминує інтегрується у загальну систему екологічного контролю та сталого розвитку.

Статті 26 і 27 Закону України «Про морські порти України» [66] доповнюють правову картину, передбачаючи напрями інвестиційної діяльності у морських портах, зокрема через договори концесії, оренди, спільної діяльності та інші форми державно-приватного партнерства. Цей механізм передбачає не лише передачу функцій з розвитку об'єктів портової

інфраструктури, але й збереження стратегічного контролю за ними державою, що є особливо актуальним у контексті національної безпеки.

Морські порти також здійснюють діяльність у сфері безпеки мореплавства, що включає реалізацію заходів, передбачених Міжнародним кодексом з охорони суден і портових засобів [43], відповідно до зобов'язань України як члена Міжнародної морської організації (ІМО). Здійснення таких заходів супроводжується розробкою планів охорони портів, забезпеченням доступу до об'єктів інфраструктури виключно авторизованим особам, а також моніторингом потенційних загроз з боку тероризму, контрабанди чи піратства.

Важливе місце в структурі морегосподарського комплексу України посідають суднобудівні та судноремонтні підприємства. У країні функціонують сім великих суднобудівних заводів, дев'ять підприємств, що спеціалізуються на судновому машинобудуванні, морському приладобудуванні та електромонтажі, а також кілька десятків середніх і малих заводів, які займаються будівництвом і ремонтом суден. Крім того, в галузі діють 15 науково-дослідних інститутів і конструкторських бюро. Існуючі підприємства забезпечують проведення всіх типів ремонтних робіт для суден дедвейтом до 60 тисяч тонн, а на стапелях здійснюється будівництво суден вантажопідйомністю до 1100 тонн [15, с. 133].

Згідно з українським законодавством суднобудівельна та судноремонтна діяльність розглядаються не лише як техніко-технологічні процеси, спрямовані на проєктування, будівництво, реконструкцію, технічне обслуговування чи утилізацію морських і річкових суден, а як пріоритетні напрями промислової політики держави, що потребують державного регулювання, інституційної підтримки та гармонізації з міжнародними стандартами.

Нормативну основу суднобудування і судноремонту становить сукупність законодавчих актів, серед яких ключовими є Господарський кодекс України [14], Кодекс торговельного мореплавства України [26], Закон

України «Про транспорт» [79], Закон України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» [78], а також численні підзаконні акти Кабінету Міністрів України та накази Міністерства розвитку громад та територій України. У законодавчому полі суднобудівна діяльність визначається як сукупність виробничо-технологічних процесів зі створення плавзасобів, що здійснюється суб'єктами господарювання на спеціалізованих підприємствах відповідно до державних стандартів, технічних регламентів, норм безпеки, охорони праці та екологічної відповідальності. Судноремонт, у свою чергу, розглядається як технологічна діяльність, спрямована на відновлення, модернізацію або переобладнання суден, їхніх механізмів, систем та конструктивних елементів, що забезпечує продовження експлуатаційного ресурсу та відповідність чинним вимогам морського права.

Закон України «Про транспорт» [79] визнає підприємства суднобудівної і судноремонтної галузі суб'єктами морської інфраструктури, надаючи їм статус об'єктів, які є невід'ємною складовою забезпечення судноплавства та функціонування морських портів. Ці підприємства зобов'язані діяти відповідно до правил безпечної експлуатації об'єктів підвищеної небезпеки, дотримуючись технічних регламентів, встановлених національними органами стандартизації та сертифікації, зокрема Національним органом стандартизації України. Крім того, обов'язковим є дотримання Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS) [41], Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден (MARPOL) [39], а також стандартів класифікаційних товариств, акредитованих в Україні.

Суднобудівельна продукція підлягає обов'язковій сертифікації, включаючи випробування корпусних конструкцій, енергетичних установок, навігаційного обладнання та інших компонентів, що визначає технічну відповідність суден умовам безпечного плавання, екологічної експлуатації та міжнародного визнання судна як засобу транспорту. Законодавство також вимагає, щоб будь-які будівельні або ремонтні роботи проводилися у відповідності до затвердженої проектної документації, перевіреної і

погодженої з технічними регуляторами, що забезпечує правову передумову технічної сумлінності в процесі конструювання морських об'єктів.

В межах судноремонтної діяльності законодавство України передбачає дотримання режиму технічного контролю, який регулюється внутрішніми інструкціями підприємств, актами технічного нагляду та обов'язковими приписами Державної служби морського та річкового транспорту України. У разі проведення модернізації або реконструкції судна, зокрема з метою переведення на інші види палива чи адаптації під сучасні логістичні вимоги, така діяльність вимагає окремої оцінки відповідності, яку проводить уповноважений орган у взаємодії з Регістром судноплавства України або відповідним міжнародним класифікаційним товариством.

З огляду на державну політику у сфері економічного розвитку, суднобудування визнається однією з пріоритетних галузей промисловості, що відображено у Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [91], Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [48] та Концепції загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості [31]. У цьому контексті закладена можливість пільгового кредитування, державного замовлення, експортного страхування та залучення іноземних інвестицій, що забезпечується відповідними положеннями Закону України «Про інвестиційну діяльність» [62] та Закону України «Про державно-приватне партнерство» [57]. Водночас держава залишає за собою право визначати стратегічні напрями технологічної модернізації галузі, особливо в частині створення суден спеціального призначення (військово-морських, криголамів, екологічних платформ), що передбачає спеціальне ліцензування відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» [64].

Наступним видом діяльності підприємств морегосподарського комплексу України є транспортна морегосподарська діяльність, яка охоплює перевезення пасажирів та вантажів морським транспортом. У законодавстві України вона розглядається як ключовий структурний елемент національної

транспортної системи, який функціонує в умовах міжнародної інтеграції, ринкової конкуренції та зобов'язань держави щодо забезпечення безпеки, ефективності та сталості транспортного процесу. Її правове регулювання здійснюється на основі норм Кодексу торговельного мореплавства України [26], Закону України «Про транспорт» [79], Господарського кодексу України [14], а також актів, що регулюють питання міжнародного морського права, ратифікованих Україною.

Законодавче визначення транспортної діяльності у сфері морського господарства виходить із уявлення про морський транспорт як сукупність засобів, інфраструктури та організаційних механізмів, які забезпечують перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти водним шляхом відповідно до установлених технічних, безпекових та правових вимог. У законі «Про транспорт» [79] дана сфера тлумачиться як вид господарської діяльності, що передбачає системне виконання морських перевезень комерційного характеру на внутрішніх та міжнародних лініях, що у свою чергу вимагає від суб'єктів ринку дотримання відповідних стандартів судноплавства, технічного стану флоту, ліцензування та сертифікації.

Правове регулювання передбачає, що здійснення морських перевезень можливе виключно на основі правового статусу судна, зареєстрованого у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України, що забезпечує відповідність судна технічним та адміністративним вимогам національного та міжнародного права. Вимоги щодо укладення договорів морського перевезення, відповідальності перевізника, оформлення вантажно-розпорядчих документів (зокрема, коносаментів), встановлення порядку приймання і доставки вантажу, регулюються нормами Кодексу торговельного мореплавства України [26]. Таке нормативне підґрунтя формує цивільно-правові рамки договірної взаємодії між перевізниками, вантажовласниками, пасажирями та іншими учасниками перевізного процесу.

Організація морських перевезень пасажирів та вантажів передбачає

також обов'язкове дотримання міжнародних стандартів безпеки мореплавства, включно з нормами Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі [41], Міжнародної конвенції про вантажну марку [40], Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден [39], а також Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення [44] і Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів [43]. Україна як держава-член Міжнародної морської організації імплементує ці стандарти через національні акти і процедури контролю за виконанням, які здійснюються органами морської адміністрації та класифікаційними товариствами. Таким чином, законодавство закладає обов'язкову вимогу щодо відповідності флоту, екіпажу та процедур експлуатації суден міжнародним нормам морської безпеки, що є умовою законності здійснення перевезень.

Транспортна морегосподарська діяльність також включає вимоги до функціонування морських перевезень у контексті державної транспортної політики, регіонального розвитку та інтеграції до трансєвропейських транспортних мереж. На нормативному рівні закріплюється необхідність розвитку мультимодальних перевезень, що реалізується через взаємодію морського транспорту з залізничною та автомобільною інфраструктурою. Водночас, держава зберігає за собою право стратегічного управління у сфері морських перевезень, що виявляється у регулюванні тарифної політики, забезпеченні доступу до портової інфраструктури, стимулюванні перевезень національним флотом і захисті внутрішнього ринку перевезень.

У межах внутрішнього морського судноплавства українське законодавство також акцентує на необхідності забезпечення екологічної безпеки транспортних операцій, що реалізується через державний екологічний контроль, встановлення зон екологічного обмеження в акваторіях морських портів, а також обов'язкову утилізацію судових відходів відповідно до вимог національного природоохоронного законодавства.

До морегосподарського комплексу України входять також підприємства рибного господарства. Рибне господарство як складова морегосподарського комплексу України є системно важливою сферою національної економіки, що поєднує в собі біологічний, екологічний, продовольчий, господарський і геополітичний компоненти. Як відзначає науковець С. І. Марченко, рибне господарство України відіграє важливу роль у забезпеченні продовольчої безпеки країни. Його ефективне функціонування, а також розвиток таких напрямів, як аквакультура та рибальство, є ключовими для стабільного постачання населення рибною продукцією та іншими ресурсами водного походження [38, с. 86].

Правове регулювання діяльності підприємств рибного господарства базується на положеннях Водного кодексу України [6], Закону України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» [75], Закону України «Про тваринний світ» [77], Закону України «Про аквакультуру» [54], а також на відповідних підзаконних нормативно-правових актах центральних органів виконавчої влади. Водночас функціонування підприємств рибного господарства у морських акваторіях України узгоджується з міжнародно-правовими зобов'язаннями держави, зокрема в межах Конвенції ООН з морського права 1982 року [28], Угод між Україною та Продовольчою та сільськогосподарською організацією ООН і міжнародних договірних режимів у Чорному морі.

На законодавчому рівні рибне господарство визначається як сукупність діяльності, пов'язаної з відтворенням, охороною, виловом, переробкою, реалізацією і використанням водних біоресурсів, яка здійснюється з дотриманням екологічного балансу, принципів раціонального природокористування та біобезпеки. У межах морегосподарського комплексу рибне господарство функціонує як специфічна галузь морської економіки, що включає промислове рибальство у територіальному морі, виключній (морській) економічній зоні України, внутрішніх морських водах, а також на континентальному шельфі, що прямо передбачено положеннями Закону

України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» [75].

Нормативна конструкція рибного господарства передбачає, що здійснення будь-якої діяльності, пов'язаної з промисловим виловом водних біоресурсів, можливе лише за наявності спеціального дозволу, квоти на вилов та ведення відповідного обліку уловів. Ці умови формують правовий режим використання рибних ресурсів як об'єктів державної власності, де держава виступає гарантом їх збереження, відновлення та раціонального використання. Такі норми встановлюють не лише обов'язковість державного ліцензування, але й необхідність дотримання зон рибальства, сезонних обмежень, дозволених знарядь лову, біологічних нормативів та кваліфікаційних вимог до риболовецьких суден і екіпажів.

Українське законодавство закріплює принцип невід'ємності рибного господарства від екосистемного підходу до управління морськими ресурсами. Відповідно до Закону України «Про рибне господарство» [75], одним із ключових механізмів регуляторної політики у галузі є ведення науково обґрунтованого режиму рибальства, що базується на рекомендаціях Інституту рибного господарства та екології моря і передбачає щорічне встановлення допустимого рівня промислового вилову (тотального допустимого улову). Таким чином, законодавство забезпечує наукову базу для управлінських рішень, спрямованих на збереження біорізноманіття морських екосистем та недопущення деградації водних біоресурсів.

В свою чергу, Закон України «Про аквакультуру» [54] визначає особливості здійснення господарської діяльності, пов'язаної з вирощуванням водних біоресурсів у штучно створених або регульованих умовах, у тому числі в морських прибережних зонах та внутрішніх акваторіях портів. Цей аспект рибного господарства стає дедалі актуальнішим в умовах зміни клімату, антропогенного навантаження на морське середовище та скорочення природної ресурсної бази. Закон встановлює вимоги до санітарного, епізоотичного та екологічного контролю, регулює питання генетичної

безпеки, охорони гідробіонтів і поводження з відходами аквакультурної діяльності. Розвиток марикультури та інноваційних форм ведення господарства, включаючи впровадження закритих рециркуляційних систем та біотехнологічних комплексів, є пріоритетним напрямом державної політики в межах стратегії «Синя економіка».

Функціонування підприємств рибного господарства в морських водах України також тісно пов'язане з виконанням екологічного законодавства, зокрема положень Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» [69] та Водного кодексу України [6]. Законодавство передбачає обов'язковість оцінки впливу на довкілля, екологічного моніторингу, дотримання режиму заповідних акваторій, а також заборону використання вибухових, токсичних та інших заборонених засобів лову, що можуть спричинити порушення цілісності морських екосистем. Таким чином, держава забезпечує інтеграцію рибного господарства до системи екологічно відповідального природокористування.

Як стверджує О. В. Буткевич, рибне господарство в межах морегосподарського комплексу розглядається також як інструмент продовольчої безпеки держави та фактор соціально-економічного розвитку прибережних регіонів. Законодавчо підтримуються механізми державного стимулювання галузі, включаючи дотації, гранти, спеціальні інвестиційні програми, фіскальні пільги, розвиток інфраструктури рибних портів і холодильних потужностей. Це забезпечує не лише розширення виробничого потенціалу рибного сектору, але й створює умови для збільшення доданої вартості за рахунок переробки і експортної орієнтації рибної продукції [5, с. 104].

Отже, можна констатувати, що основні напрями діяльності морегосподарських підприємств України охоплюють широкий спектр господарських, транспортних, промислових та екологічних процесів, які утворюють єдину функціональну систему забезпечення ефективного використання морського потенціалу держави. Їх нормативно-правове

регулювання спрямоване на поєднання економічної доцільності з вимогами безпеки, екологічної відповідальності та міжнародних стандартів морської діяльності.

1.3. Значення морегосподарського комплексу для економічної стабільності України

Для повноцінного розуміння значення морегосподарського комплексу у забезпеченні економічної стабільності України необхідно здійснити аналіз нормативно-правового регулювання, яке визначає правові засади функціонування, розвитку та державного контролю у сфері морегосподарської діяльності.

Правове забезпечення відіграє системоутворюючу роль у формуванні ефективної моделі управління морською інфраструктурою, встановлює правила взаємодії між учасниками економічних відносин у межах портового комплексу, а також визначає механізми залучення інвестицій, концесійної діяльності та розвитку державно-приватного партнерства. Крім того, саме нормативно-правова база створює підґрунтя для інтеграції морегосподарської системи України до європейського правового простору, сприяє гармонізації з міжнародними стандартами морської безпеки, охорони довкілля та судноплавства. Таким чином, аналіз правового регулювання є невід'ємною частиною характеристики стабілізуючого потенціалу морегосподарського комплексу в загальнонаціональній економічній системі.

Варто підкреслити, що морегосподарський комплекс підпадає під регулювання норм з різних галузей права. Система правового забезпечення морегосподарської галузі охоплює не лише спеціалізовані морські акти, але й значну кількість загальних нормативно-правових актів, які регулюють економічні, майнові, трудові, екологічні, інвестиційні та зовнішньоекономічні відносини, пов'язані з морегосподарським комплексом.

Основним нормативно-правовим актом, який встановлює засади правового регулювання цієї сфери, як і інших елементів господарської

системи, є Конституція України. Вона закріплює загальні принципи економічної діяльності, правовий статус власності, основи господарських відносин і має найвищу юридичну силу. Зокрема, стаття 42 Конституції гарантує кожному право на здійснення підприємницької діяльності, якщо вона не суперечить чинному законодавству [30].

Зазначені норми деталізуються у Кодексі торговельного мореплавства України [26] та Законі України «Про морські порти України» [66], які визначають правові, економічні, соціальні й організаційні засади функціонування морських портів. Відповідно до цих актів, у межах портової території дозволяється діяльність підприємств та організацій незалежно від форми власності, якщо їхня мета й напрям діяльності полягають в обслуговуванні суден, пасажирів та вантажів згідно з порядком, встановленим Кабінетом Міністрів України.

Згідно з частиною другою статті 18 Закону України «Про морські порти України», у межах морського порту здійснюють свою діяльність суб'єкти господарювання всіх форм власності, які займаються обслуговуванням суден, пасажирів і вантажів, а також підприємства, продукція або сировина яких перевозиться територією чи акваторією порту [66].

Питання, що стосуються функціонування морегосподарського комплексу в аспектах управління об'єктами та права власності на них, знайшли своє відображення у статтях 13, 14, 19, 41, 43, 55, 56, 85 Конституції України. Значущим для цієї сфери є також положення статті 42 Основного Закону, яке гарантує державний захист конкуренції у сфері підприємництва. У ньому зазначено, що забороняються зловживання монопольним становищем, недобросовісна конкуренція та неправомірне обмеження ринкової конкуренції. Законодавство визначає як типи, так і межі монополій [30]. Це конституційне положення є фундаментальним орієнтиром для формування умов відкритої конкуренції при веденні господарської діяльності в межах морегосподарського комплексу.

В свою чергу, Цивільний кодекс України [96] визначає правові підстави

договірних відносин, майнових прав, володіння та користування об'єктами морської інфраструктури. Господарський кодекс України [14] регламентує господарську діяльність суб'єктів у межах морегосподарського комплексу, зокрема державних підприємств портового сектору та приватних інвесторів. Податковий кодекс України [52] встановлює режим оподаткування суб'єктів господарювання в морській сфері, включно з митними пільгами, експортними та імпорними ставками, що безпосередньо впливають на інвестиційну привабливість галузі. Земельний кодекс України [21] регулює використання земель водного фонду, припортових і прибережних територій, визначає умови їх передачі у власність або користування. Водний кодекс України [6] забезпечує правове підґрунтя для охорони, раціонального використання та управління водними ресурсами морських акваторій.

Ключове значення для соціально-економічного забезпечення працівників морегосподарського сектору має Кодекс законів України про працю [25], що гарантує трудові права в умовах спеціального режиму роботи у портах, на флоті та в сфері рибальства. Водночас Закон України «Про національну безпеку України» [67] закріплює морську безпеку як складову національної безпеки, підкреслюючи стратегічну роль морської інфраструктури у захисті суверенітету держави.

Правове регулювання зовнішньоекономічної діяльності у сфері морегосподарства забезпечується Законом України «Про зовнішньоекономічну діяльність» [61], який визначає правові засади експорту-імпорту морських перевезень і продукції морегосподарського призначення. Міжнародні аспекти співпраці у галузі морської інфраструктури регламентуються Законом України «Про міжнародні договори України» [65], що встановлює порядок імплементації норм міжнародного морського права у національне законодавство.

Для гарантування справедливої конкуренції в морегосподарській галузі діють Закон «Про захист економічної конкуренції» [60] та Закон «Про природні монополії» [71], які врегульовують доступ до портової

інфраструктури, тарифну політику та запобігають зловживанню монопольним становищем на ринку морських перевезень.

Закон України «Про транспорт» [79] формує загальні засади функціонування транспорту, включаючи морський, в єдиній транспортній системі держави. Закон «Про транспортно-експедиторську діяльність» [80] визначає правові рамки логістичних і експедиторських послуг, що є невід'ємною частиною морегосподарського процесу. Окрему увагу приділено нормативному забезпеченню перевезень специфічних вантажів – Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» [70] встановлює вимоги до безпеки, сертифікації та відповідальності у сфері транспортування вантажів підвищеного ризику, що часто проходять саме через морські порти.

Сфера обслуговування і відпочинку у морських регіонах врегульована Законом України «Про туризм» [81], який визначає правові та економічні механізми функціонування курортної інфраструктури й морських круїзів. Інвестиційна діяльність у морському секторі регулюється Законом України «Про інвестиційну діяльність» [62], а умови участі іноземного капіталу визначає Закон України «Про режим іноземного інвестування» [74], який гарантує стабільність прав інвесторів та недопущення дискримінаційного підходу до суб'єктів морського бізнесу.

Таким чином, аналіз загального законодавства, що регулює діяльність морегосподарського комплексу, дозволяє комплексно оцінити правові механізми, які забезпечують його стабільне функціонування та формують умови для сталого розвитку галузі як ключового елемента економічної стабільності України.

У межах нормативно-правового забезпечення функціонування морегосподарського комплексу України особливу роль відіграють спеціалізовані законодавчі акти, які формують галузеву правову систему та визначають умови, принципи й механізми реалізації державної політики в морському секторі.

Одним із фундаментальних джерел морського права в Україні є Кодекс

торговельного мореплавства України [26], який системно регламентує відносини, пов'язані з торговельним судноплавством, у тому числі правовий статус суден, порядок укладання морських перевізних договорів, умови агентування, морське страхування, аварії, рятування, морські застави тощо. Цей Кодекс також встановлює норми, що регулюють взаємовідносини між судновласниками, капітанами суден, портовими адміністраціями та іншими учасниками морських перевезень, забезпечуючи таким чином правову визначеність і передбачуваність у галузі морського транспорту.

Визначальним нормативним актом, що регулює функціонування портової інфраструктури, є Закон України «Про морські порти України» [66], який окреслює правові засади діяльності морських портів, механізми державного управління, інституційні функції Адміністрації морських портів України, порядок доступу до портових послуг, умови концесії та оренди стратегічних об'єктів інфраструктури. У цьому Законі закладено підвалини для лібералізації портової діяльності, розвитку конкурентного середовища, залучення приватного капіталу та модернізації транспортної інфраструктури.

Важливе значення для раціонального використання та охорони морських біоресурсів має Закон України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» [75], який регламентує діяльність з вилову водних живих ресурсів, порядок видачі квот, вимоги до екологічного моніторингу та контролю, механізми сертифікації та ліцензування суб'єктів рибного господарства. Закон також передбачає адміністративну відповідальність за порушення правил рибальства й визначає систему державного управління у цій сфері.

Одним із інструментів державної підтримки морегосподарського виробництва є Закон України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» [73], який упроваджує спеціальні фінансово-кредитні механізми стимулювання суднобудування в Україні, включаючи компенсацію відсоткових ставок за кредитами, податкові пільги та інвестиційні гранти. Цей закон є спробою

активізувати виробничий потенціал галузі та зменшити технологічну залежність від зовнішніх ринків.

Окрему групу становлять стратегічні документи, які визначають довгострокову державну політику у сфері морегосподарського комплексу. Морська доктрина України на період до 2035 року [46] виступає рамковим документом, що визначає пріоритети та вектори розвитку морської політики, включаючи питання морської безпеки, екології, науково-дослідної діяльності та міжнародного співробітництва. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року та операційний план заходів з її реалізації у 2025-2027 роках [48] окреслюють концептуальні напрямки інтеграції морського транспорту в єдину національну транспортну систему, забезпечення сталого розвитку логістики, цифровізації та модернізації інфраструктури.

Історичне значення має також Закон України «Про Загальнодержавну програму розвитку рибного господарства України на період до 2010 року» [58], який заклав основу для подальшого законодавчого розвитку у сфері управління водними біоресурсами, системи квотування та екологічної адаптації рибного промислу. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року [91] спрямована на трансформацію портової системи відповідно до стандартів Європейського Союзу, розвиток «зелених» портів, впровадження енергоощадних технологій та збільшення вантажообігу. Актуальним документом безпекового характеру є Стратегія морської безпеки України від 17 липня 2024 року [90], яка узгоджує морегосподарську діяльність із національними інтересами в сфері безпеки, передбачає зміцнення захисту морських кордонів, критичної інфраструктури та розвиток міжнародного співробітництва в умовах гібридних загроз.

Правова основа функціонування морегосподарського комплексу України значною мірою базується на положеннях міжнародних правових актів, які встановлюють універсальні норми та регулюють основні напрями діяльності держав у сфері використання світового океану. Ці акти відіграють

не лише формально-правову, а й інтеграційну роль, забезпечуючи узгодженість української нормативно-правової системи з глобальним морським правопорядком та створюючи передумови для стабільного функціонування морегосподарського комплексу в умовах відкритої економіки та міждержавної кооперації.

Центральне місце в цій системі посідає Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року (UNCLOS) [28], яка кодифікує фундаментальні принципи правового режиму морських просторів, включаючи територіальне море, прилеглу зону, виключну економічну зону, континентальний шельф і відкриті води. Вона визначає суверенні права держав на дослідження, розвідку, експлуатацію й охорону природних ресурсів, а також встановлює принципи свободи судноплавства, транзитного проходу й невтручання у відкритому морі.

Іншою важливою міжнародною правовою основою діяльності морегосподарського комплексу України є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS) [41], яка встановлює технічні стандарти безпеки судноплавства, вимоги до проектування суден, їхньої експлуатації, сигналізації, рятувальних засобів і екіпажної підготовки.

Комплекс екологічних зобов'язань України в межах морегосподарської діяльності визначено Міжнародною конвенцією щодо запобігання забрудненню з суден 1973 року (MARPOL) у редакції Протоколу 1978 року [39]. Цей акт містить суворі правила щодо скидання нафтових, хімічних, стічних та сміттєвих відходів, а також зобов'язання щодо моніторингу й звітності з екологічного впливу судноплавства. Виконання положень MARPOL є особливо важливим для України в контексті функціонування великих вантажних портів і морських коридорів, які перетинають екологічно вразливі акваторії.

У сфері захисту прав працівників морської галузі правову основу становить Конвенція про працю в морському судноплавстві 2006 року (MLC) [29], яка систематизує трудові стандарти для моряків, включаючи умови

праці, соціальний захист, медичне обслуговування, оплату праці та репатріацію. Цей документ покликаний забезпечити соціальну стабільність у сфері міжнародного морського транспорту, підвищити привабливість професій у морегосподарському комплексі та унеможливити експлуатацію праці.

Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року (LM) [40] визначає норми безпечної осадки суден, враховуючи їхню конструкцію, водотоннажність і умови плавання. Її дотримання сприяє запобіганню аварійним ситуаціям на морі та забезпеченню відповідності флоту міжнародним стандартам безпеки.

Також серед міжнародних актів, що прямо впливають на правову модель функціонування морегосподарського комплексу, слід виокремити Міжнародну конвенцію про пошук і рятування на морі 1979 року (SAR) [42], яка визначає алгоритми координації рятувальних операцій, взаємодії берегових служб та суден у разі аварій або небезпеки. Застосування положень цієї Конвенції в межах української юрисдикції дозволяє забезпечити належний рівень безпеки морської діяльності як для комерційного сектору, так і для пасажирського флоту.

Отже, можна констатувати, що міжнародно-правові акти, які регулюють сферу морського права, виступають невід'ємним елементом нормативного простору, в якому функціонує морегосподарський комплекс України. Їх вплив охоплює правові механізми реалізації суверенітету у морських зонах, технічні стандарти безпеки, екологічну відповідальність, соціальні гарантії та механізми міжнародного співробітництва. Імплементация цих актів у національне законодавство створює стабільне середовище для функціонування й розвитку галузі в умовах глобалізації, забезпечує доступ до міжнародних ринків, а також сприяє реалізації стратегічних інтересів України в Чорноморсько-Середземноморському морському регіоні.

РОЗДІЛ 2

СУЧАСНИЙ СТАН ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ

2.1. Морегосподарський комплекс України: реалії сьогодення та інноваційні зрушення

Завдяки виходу до Чорного та Азовського морів, Україна є країною з морським потенціалом. Крім того, існує низка історичних факторів, які сприяють розвитку морської діяльності в державі.

На початку пострадянської епохи з отриманням незалежності Україна досягла високого рівня розвитку свого морегосподарського комплексу, який вирізнявся значною потужністю та різноманітністю. Морегосподарський комплекс включав три морські пароплавства (Чорноморське, Азовське та Дунайське), 15 портів, 11 суднобудівних заводів, 7 підприємств суднового машинобудування, 11 компаній морського приладобудування, а також 27 науково-дослідних інститутів і конструкторських бюро, судноремонтні заводи та ряд спеціалізованих морських підприємств, що мали унікальні характеристики [13, с. 34].

Проте станом на сьогодні статус України як морської держави переважно визначається її вигідним географічним розташуванням, історичною морською орієнтацією окремих регіонів та продовженням діяльності деяких підприємств, що є частиною морегосподарського комплексу, завдяки інерційному функціонуванню.

Науковець С. А. Горбаченко зазначає, що від самого початку відновлення незалежності України в 1991 році формування морегосподарського комплексу відбувалося без чітко визначеного плану, що призвело до виникнення значних диспропорцій у розвитку окремих галузей і сегментів. Ідентифікація природи та характеру цих диспропорцій ґрунтується на гіпотезі про розбіжності в стратегічних цілях і операційних завданнях між різними галузями та підприємствами, які працюють з використанням

спільних ресурсів і функціонують на обмежених приморських територіях [12, с. 44].

Сучасний стан морегосподарського комплексу України свідчить про його невідповідність зростаючим вимогам до різних видів діяльності в морській галузі, а також до стандартів якості надання транспортних послуг, що відповідають європейським нормам. Це підтверджується низкою наступних тенденцій:

1. Український флот складається з 1337 одиниць, серед яких 274 морських судна, 1034 річкових і 29 пасажирських. Окремо варто згадати спеціалізований флот, який призначений для виконання специфічних операцій, і включає такі судна, як контейнеровози, пороми, рефрижератори, лісовози та судна для перевезення важких вантажів. Однак потенціал цього флоту використовуються недостатньо ефективно, оскільки понад 85% суден перевищили встановлений термін експлуатації, а майже половина з них має вік понад 20 років [18, с. 214].

2. Морські порти України є важливою складовою частиною національної транспортної та виробничої інфраструктури, забезпечуючи зв'язок з європейськими та світовими торговими шляхами. На сьогоднішній день система портів України включає 18 морських портів, з яких 13 розташовані на континентальній частині країни, а 5 – на тимчасово окупованій території АР Крим. Загальна потужність портів і терміналів на континенті становить 313,3 млн тонн. Загальна довжина причального фронту українських портів складає близько 40 км, з наявністю 250 тис. кв. м критих складських приміщень та 1911 тис. кв. м відкритих складських площ. Окрім того, портова інфраструктура включає 560 порталних і 37 плавучих кранів, а також велику кількість іншої перевантажувальної техніки. Однак застарілість основних виробничих фондів багатьох портів і поганий стан припортової інфраструктури спричинили ослаблення конкурентоспроможності українських морських портів на міжнародних та регіональних ринках портових послуг, зокрема щодо глобальних транзитних вантажопотоків у

напрямку «Європа – Азія».

3. Попри наявність значних можливостей, промисловий флот, що охоплює морське рибне господарство (на Чорному морі), озерне господарство (у регіоні Полісся та нижній течії Дунаю) і ставкове господарство (сумарна площа зарибнених ставків до 75 000 га, з щорічним уловом до 30 тис. тонн), мав би стати важливим джерелом для постачання сировини до національної економіки та продуктів харчування для населення, а також сприяти відтворенню природних ресурсів. Відсутність обігових коштів для оновлення та модернізації застарілого флоту рибної промисловості, низький рівень державної підтримки цієї галузі, а також низька інвестиційна привабливість вітчизняного рибного флоту стали причинами занепаду рибного господарства.

4. До складу морегосподарського комплексу України входять судноплавні компанії, такі як ПАТ «Українське Дунайське пароплавство» (пасажирський, річковий і морський флот, навчальні центри, бази технічного обслуговування та ремонту), АСК «Укррічфлот», ТОВ «Судноплавна компанія «Укрферрі»», ТОВ «Нібулон» (торговий флот) та інші. Однак відсутність чітких стратегій розвитку національної вантажної бази (балкерів, танкерів, газовозів та суден різного тоннажу), а також низька привабливість інфраструктури вітчизняного флоту для внутрішніх і зовнішніх інвестицій створюють серйозні перешкоди для ефективного функціонування морської індустрії.

5. В Україні суднобудування та судноремонт представлені сімома великими суднобудівними заводами, дев'ятьма підприємствами суднового машинобудування, морського приладобудування та електромонтажу, а також десятками середніх і малих суднобудівних і судноремонтних заводів. Крім того, є 15 науково-дослідних інститутів та конструкторських бюро. Ці заводи здійснюють всі види ремонту на судах різних типів, з дедвейтом до 60 тис. тонн, а також виготовляють судна вантажопідйомністю до 1100 тонн на стапелях. Основним негативним чинником, що перешкоджає українським

судновласникам будувати та купувати нові судна вітчизняного виробництва, є оподаткування прибутку від експлуатаційної діяльності, а також сплата податку на додану вартість і мита на судна, що будуються чи купуються. Крім того, недостача сучасного обладнання, високий рівень його зносу, низька кооперація з виробниками суднової техніки та недосконалість законодавчої бази значно ускладнюють ефективне функціонування морської галузі України.

Л. О. Гришина, П. М. Карась та Л. М. Філіпішина, аналізуючи тенденції розвитку національної морської галузі, зазначають, що через загальний негативний вплив економічних факторів Україна втрачає своє лідерство в обслуговуванні експортно-імпортних морських вантажопотоків. Крім того, через значну зношеність виробничого потенціалу морського транспорту, відбувається стрімке зниження конкурентоспроможності підприємств цієї галузі. Серед негативних тенденцій, які спостерігаються в сучасному морегосподарському комплексі, виділяються низький рівень інноваційної активності, обмежена реалізація науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт у розвитку морської галузі. Крім того, посилюються проблеми в соціальній сфері діяльності підприємств морської індустрії, такі як недостатнє забезпечення робочими місцями, низький рівень заробітної плати, а також відсутність ефективної системи стимулювання працівників цієї галузі [15, с. 133].

А. В. Гуренко, Е. В. Щеникова та М. С. Євсік зазначають, що загальний стан і тенденції розвитку сучасного морегосподарського комплексу України свідчать про такі факти:

1) виробничі потужності морського транспорту зосереджені в Причорноморському регіоні, що надає підприємствам і територіям зручні транспортні маршрути та шляхи;

2) наявність потенційних можливостей для розвитку, зокрема технічних і кадрових, які в останні роки мають тенденцію до зниження через посилення кризових явищ і відсутність програм комплексної підтримки галузі;

3) Україна втрачає лідерські позиції в обслуговуванні експортно-імпортних вантажопотоків, що призводить до переважання іноземного тоннажу і витіснення вітчизняного флоту іноземними компаніями;

4) внаслідок стагнації виробничих потужностей, втрати частки на транспортному ринку та загострення проблем пошуку нових ринків, спостерігається швидке зниження конкурентоспроможності підприємств морського транспорту, а також перехід у менш прибутковий сегмент між іноземними портами;

5) зростають труднощі з забезпеченням робочих місць, знижується заробітна плата, відсутні ефективні програми для мотивації та стимулювання працівників морської сфери, збільшується відтік та міграція кваліфікованих спеціалістів;

6) відбуваються структурні зміни в діяльності морського транспорту (змінюється баланс між експортними та імпортними вантажопотоками, суттєво зменшується кількість національних суден та інфраструктури, що їх обслуговує);

7) втрачається науково-дослідна інфраструктура, здатна здійснювати науково-дослідні та конструкторські роботи, знижується взаємодія між виробничим та освітнім секторами, обмежується інноваційна діяльність, відсутні програми підтримки розробок та захисту технологій «Ноу-хау»;

8) протиріччя щодо організації бізнесу та створення ефективної нормативно-правової бази залишаються непоміченими з боку органів влади [16, с. 223].

Розглянемо морегосподарський комплекс України через призму інноваційних змін. За словами С. А. Горбаченка, успішне функціонування цього комплексу залежить від його здатності адаптуватися до змінюваних умов ринку. Це можна забезпечити через впровадження сучасних інноваційних технологій, оновлення основних засобів, підвищення кваліфікації кадрів, технічне переоснащення та удосконалення управлінських процесів. З іншого боку, підприємства вітчизняного морегосподарського

комплексу потребують впровадження інновацій, оскільки, незважаючи на зусилля щодо розвитку окремих високотехнологічних напрямків, Україна все ще залишається індустріальною країною [10, с. 44].

У Законі України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності» серед стратегічних напрямів, що безпосередньо стосуються морегосподарського комплексу, виділяються такі:

1) впровадження нових високотехнологічних рішень для розвитку транспортної системи та суднобудування (зокрема, у рамках військових потреб);

2) використання альтернативних джерел енергії (в тому числі пов'язаних із морем);

3) активне застосування технологій для охорони навколишнього природного середовища [72].

Національна транспортна стратегія України до 2030 року також передбачає стимулювання інноваційного розвитку морського транспорту, зокрема через впровадження державної стратегії інноваційної діяльності та розвиток інвестиційних проектів у транспортному секторі [48].

Дослідники О. В. Станіславик та В. В. Захаренко вважають, що для ефективного запуску інноваційних механізмів в Україні необхідна ретельно спланована модернізація морегосподарського комплексу. Найбільш ефективним способом реалізації такого підходу є потужна державна підтримка у вигляді інвестицій та стимулюючих податкових заходів, а також ефективне державне регулювання морської діяльності [88, с. 130].

Можна стверджувати, що інноваційні зрушення в морегосподарському комплексі України є важливим кроком у адаптації цього сектору до сучасних вимог глобальної економіки, екологічних стандартів та технологічних викликів. Після кількох років економічної кризи та агресії Росії, що вплинули на інфраструктуру та операційні процеси в українських портах, Україна активно працює над модернізацією та технологічним вдосконаленням своїх морських портів, суднобудування і загалом морської інфраструктури.

Одним із основних напрямків інноваційних зрушень у морегосподарському комплексі України є цифровізація та автоматизація портових операцій. Впровадження інноваційних технологій дозволяє підвищити ефективність роботи портів, зменшити людський фактор і покращити логістичні процеси. Одним із прикладів є інтеграція в роботу портів технології Інтернету речей, що дозволяє реєструвати всі етапи обробки вантажів і відстежувати їх в режимі реального часу.

Наприклад, у 2024 році в морському порту «Одеса» була впроваджена інноваційна система управління логістикою DocPort, яка забезпечить оптимізацію руху вантажівок, зменшить час простою та скоротить бюрократичні процедури. Це рішення вже успішно проходило тестування в портах Рені, Ізмаїла та Чорноморська, і тепер поширюється на один із ключових транспортних вузлів України. Система дозволяє водіям заздалегідь оформлювати перепустки та отримувати їх у зручному цифровому форматі, наприклад, через месенджер. Для цього необхідно мати будь-який пристрій з підключенням до Інтернету (смартфон, планшет або ноутбук) [37].

Створення «розумних портів» із використанням автоматизованих систем для керування вантажопотоками стало стратегічним напрямком у діяльності Адміністрації морських портів України. Це включає в себе впровадження автоматичних систем для реєстрації суден, спрощення митних процедур, а також впровадження технологій для обробки контейнерних вантажів.

Враховуючи міжнародні вимоги до екологічної безпеки та сталого розвитку, українські порти також активно працюють над впровадженням «зелених» технологій. Наприклад, у портовій інфраструктурі активно використовуються енергозберігаючі технології для освітлення, системи очищення води та повітря, а також для зменшення викидів CO₂ у процесах обробки вантажів. Так, порт «Чорноморськ» інвестував у модернізацію гідротехнічних споруд, впровадивши системи очищення води та зменшивши рівень викидів у місцеву екосистему.

Крім того, активно розвивається інфраструктура для забезпечення

альтернативними джерелами енергії, такими як сонячні панелі та вітрові турбіни, які дозволяють знижувати енергетичну залежність і відповідати національним і міжнародним екологічним стандартам.

Інновації, що мають місце в портовій галузі, здебільшого пов'язані зі структурною трансформацією та реорганізацією управлінської системи відповідно до вимог Закону України «Про морські порти України» [66], а також із впровадженням великих інвестиційних проєктів для розвитку інфраструктури морських портів. Прийняття вказаного Закону створило правові передумови для модернізації управлінської системи портової галузі, визначення меж між державними та господарськими функціями в портах, передачі управлінських функцій щодо державного майна, яке не входить до статутного капіталу акціонерних товариств, утворених у процесі приватизації, місцевим органам виконавчої влади, а також виведення діяльності з навантажувально-розвантажувальних робіт у портах із-під державного регулювання як частини конкурентного сектору економіки. Як зазначають науковці Л. В. Ширяєва та С. В. Онешко, на цій інноваційній організаційно-правовій основі відбуватиметься розвиток українських портів як сучасних господарських суб'єктів, здатних конкурувати з портами сусідніх країн [100, с. 114].

На думку А. В. Насарая, технологічні інновації, що сприяють ефективності роботи морських портів України та їх інтеграції до сучасних, розвинених і автоматизованих транспортних вузлів, на сьогодні потребують державної підтримки та переосмислення підходів до публічного адміністрування впровадження стартапів. Наприклад, коли порт застосовує інноваційні методи для пошуку та відсівання сторонніх часток і бруду при завантаженні певних категорій вантажів, це знижує ймовірність того, що вантаж буде повернутий отримувачем з порту призначення або підлягатиме штрафним санкціям. Такі заходи сприяють підвищенню якості виконання контрактів, зміцнюють довіру між клієнтами, створюють передумови для укладення нових угод, що, в свою чергу, активізує економічну діяльність і

забезпечує стабільне наповнення бюджетів. І якщо при цьому враховується екологічний принцип, здійснюється запобігання різноманітним видам забруднення навколишнього середовища та переходять до використання альтернативних і відновлювальних джерел енергії, це є ознакою формування «зеленого» та «енергоефективного» порту [47, с. 181].

З огляду на обмежені державні ресурси для модернізації портів і морської інфраструктури, Україна активно використовує інноваційні фінансові моделі, такі як приватно-державне партнерство. Приміром, було реалізовано кілька проектів щодо розвитку інфраструктури портів за участю приватних інвесторів, зокрема у портах Одеси та Миколаєва. Ці інвестиції дозволяють реалізовувати проекти з розширення терміналів, покращення гідротехнічних споруд, а також модернізації контейнерних терміналів.

О. В. Кириллова стверджує, що однією з найбільш перспективних інновацій в морегосподарському комплексі України є впровадження блокчейн-технологій для забезпечення прозорості в портових операціях. Блокчейн дозволяє знизити ризики шахрайства і помилок, забезпечити безпечний обмін інформацією між учасниками ринку (судновласниками, портовими операторами, митними органами). Блокчейн дозволяє створити не змінювані реєстри про кожну операцію, що значно спрощує митне оформлення і зменшує витрати на обробку документів [22, с. 85].

Отже, можна констатувати, що інноваційні зрушення в морегосподарському комплексі України на сьогодні є необхідною умовою для розвитку галузі в умовах змін на світовому ринку та внутрішніх викликів. Впровадження новітніх технологій в управлінні портами, суднобудуванні, а також інтеграція з міжнародними транспортними мережами можуть стати основою для значного підвищення ефективності роботи порту, зменшення витрат і збільшення вантажопотоків. Однак для успішної реалізації цих інновацій необхідна чітка державна політика, сприяння приватним інвестиціям та усунення правових бар'єрів для інноваційного розвитку.

2.2. Сучасні вектори розвитку морських портів України в межах морегосподарського комплексу

Морські перевезення відіграють критично важливу роль в економіці України, оскільки майже 90 % усіх споживчих товарів транспортуються через море. Саме морська логістика забезпечує ефективне і безпечне перевезення великогабаритних вантажів і контейнерів на великі відстані, в тому числі до віддалених країн. Важливою перевагою водного транспорту є його висока екологічність, оскільки морські перевезення мають найменший рівень втрат або пошкоджень вантажу. Порти, в свою чергу, є невід'ємною частиною морської інфраструктури, що сприяє зростанню і розвитку світової торгівлі. Таким чином, вони є стратегічно важливим елементом для розвитку морегосподарського комплексу України.

Науковець О. П. Подцерковний зазначає, що порти є складною багатофункціональною системою, що складається з численних елементів, взаємопов'язаних логістичними ланцюгами, які забезпечують ефективну торгівлю через різноманітні портові операції. У цьому контексті порти виконують не лише комерційну, але й функцію безпеки, що стає надзвичайно важливим у період війни. Порт перетворюється на логістичний центр, де взаємодіють інтереси численних учасників морської діяльності, таких як судновласники, вантажовласники та інші. Цей центр також передбачає можливість вибору способів і засобів управління як самим портом, так і його структурами та процесами. Відомо, що морські порти активно співпрацюють з транспортними компаніями, залізничними та автомобільними мережами, і ця взаємодія істотно впливає на ефективність перевалки вантажів, особливо в умовах військових дій [53, с. 206].

На території України, в межах Чорноморсько-Азовського басейну та дельти Дунаю, розташовано 18 морських портів. З них 13 портів знаходяться на континентальній частині країни (Ренійський, Ізмаїльський, Усть-Дунайський, Білгород-Дністровський, Чорноморський, Одеський, Південний, Миколаївський, Ольвія, Херсонський, а також тимчасово окуповані

Скадовський, Бердянський і Маріупольський). Ще 5 портів розташовані на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим (Керчинський, Севастопольський, Феодосійський, Ялтинський та Євпаторійський). Протяжність причального фронту українських морських портів становить близько 40 кілометрів [3, с. 40].

Найбільшими українськими морськими портами за обсягом вантажопереробки є порт Південний, Миколаївський порт, Одеський порт та порт Чорноморськ, через які проходить близько 87% загального вантажопотоку країни. Ці порти обслуговуються переважно приватними підприємствами. Їх головною перевагою є наявність глибоководних підходів, що дозволяє приймати великогабаритні судна. Водночас інші порти України можуть обробляти тільки судна з меншою осадкою, і їх вантажопереробка в основному здійснюється через стивідорні компанії, що перебувають у державній власності.

В Україні функціонує мережа паромних перевезень та морських контейнерних ліній, які з'єднують країну з портами Чорноморського басейну і є частиною міжнародних транспортних коридорів, таких як коридор «Європа - Кавказ - Азія» (ТРАСЕКА) та Пан'європейський транспортний коридор №9. Крім того, ці лінії є важливими елементами транспортних маршрутів, що з'єднують країни ЄС і Китай в рамках «Економічного поясу Шовкового шляху». Обслуговування контейнерних ліній в Україні здійснюють контейнерні термінали в Одеському порту, портах Чорноморськ та Південний, загальна потужність яких складає 3130 тисяч TEU на рік.

Згідно зі Стратегією розвитку морських портів України до 2038 року, серед конкурентних переваг портової галузі України в Чорноморському басейні можна виокремити наступні аспекти:

- 1) вигідне географічне розташування на перетині ключових транспортних коридорів, що дозволяє ефективно забезпечувати транзитні вантажопотоки між Європою, Азією та Близьким Сходом через морські порти України;

2) існування глибоководних підходів (до 21 метра) та великих глибин поблизу причалів (до 19 метрів у морському порту Південний), що дозволяє обслуговувати судна великої вантажомісткості, зокрема, понад 200 тис. тонн;

3) наявність перспективних територій для подальшого розвитку та розширення інфраструктури морських портів, що створює додаткові можливості для їх модернізації та збільшення вантажопереробних потужностей;

4) географічна близькість морських портів до основних сировинних ресурсів та виробничих потужностей, що сприяє зниженню витрат на транспортування і забезпечує швидке постачання сировини та товарів для виробництва;

5) наявність достатніх потужностей для обробки та зберігання вантажів різних видів, що дозволяє ефективно здійснювати операції з експортом, імпортом, транзитом і каботажом, охоплюючи широкий спектр товарів;

6) інфраструктурні можливості транспортних вузлів у морських портах України, які забезпечують технічну здатність здійснювати перевантаження вантажів між різними видами транспорту – трубопроводами, залізницею, автомобільним і річковим транспортом;

7) наявність залізничного сполучення із сусідніми країнами, що сприяє інтеграції портів України в міжнародну транспортну мережу та забезпечує безперебійний рух вантажів через кордони;

8) можливість здійснення транзиту вантажів через один пункт пропуску на державному кордоні України для транспортування товарів по річці Дунай з/до країн Європейського Союзу, що мають порти на річці, створюючи зручні умови для міжнародної логістики [91].

Як зазначають А. О. Згама та Д. В. Зятіна, значення розвитку морських портів завжди було беззаперечним. Порти виступають важливим зв'язком між морським транспортом і іншими транспортними мережами, що робить їх внесок у розвиток регіонів, де вони розташовані, надзвичайно важливим і важко переоцінити. Крім того, морські порти по всьому світу є ключовими

двигунами економічного та соціального прогресу. Україна, без сумніву, не є винятком. Для нашої країни розвиток нових напрямків у секторі морських портів є надзвичайно важливим і має величезний потенціал для подальшого зростання [20, с. 159].

В будь-якому випадку розвиток портового сектору визнається одним із найважливіших пріоритетів і в Україні. У Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року визначено низку ключових завдань, серед яких:

1) створення механізмів для впровадження моделі управління «порт-лендлорд», що передбачає розподіл функцій між власниками інфраструктури та операторами портових послуг;

2) оптимізація діяльності неприбуткових адміністрацій морських портів шляхом їх об'єднання за регіональним принципом для покращення управління та зниження витрат;

3) розробка механізму залучення органів місцевого самоврядування до процесу планування розвитку морських портів, з можливістю їх участі в радах портів;

4) впровадження сучасних стандартів корпоративного управління в портовій галузі для підвищення ефективності її роботи та розвитку [91].

Вчені В. А. Будник та О. В. Шкуренко вважають, що розвиток портової галузі України має бути орієнтований на вдосконалення сервісу, створення сприятливих умов для залучення приватних інвестицій, а також на підвищення ефективності використання існуючих потужностей в морських портах країни. Важливим напрямком також є гармонізація розвитку припортової інфраструктури з пропускною здатністю портів, що сприятиме збільшенню їх участі в міжнародних ланцюгах постачання [3, с. 40].

В. А. Янковський виділяє низку сучасних напрямків розвитку морських портів України в рамках морегосподарського комплексу, серед яких:

1) необхідність для державних органів створити умови, які сприятимуть більш активному використанню внутрішнього водного транспорту, оскільки він є більш економічно вигідним для перевезення вантажів до та з морських

портів;

2) впровадження електронної системи для оформлення вантажів, їх відстеження та митного оформлення, що дозволить спростити адміністративні процедури під час міжнародних перевезень, а також знизить корупційні ризики;

3) внесення змін до чинного законодавства з метою чіткого розмежування функцій державного регулювання, управління господарською діяльністю та земельними відносинами між «АМПУ» і стивідорними компаніями;

4) впровадити модель управління морськими портами «Порт-лендлорд», враховуючи міжнародний досвід, що дозволить оптимізувати функціонування портів та покращити їх взаємодію з приватними операторами;

5) організувати нові конкурси для передачі морських портів у концесію приватним компаніям, що сприятиме оновленню технічного та технологічного обладнання портів, забезпечить надходження додаткових інвестицій для розвитку не лише самих портових інфраструктур, але й прилеглих земель та міських територій;

6) створити відповідні законодавчі умови для поетапної приватизації державних стивідорних компаній в морських портах України, що забезпечить більш ефективне управління та залучення інвестицій у цей сектор [101, с. 51].

І. В. Яцкевич визначає кілька ключових напрямків вдосконалення та реалізації стратегічних цілей портової реформи у сфері державного управління розвитком морських портів України, серед яких:

1) забезпечення реалізації цілей, принципів і завдань державної морської політики, які закріплені в Морській доктрині України;

2) дотримання загальновизнаних принципів і норм міжнародного морського права, виконання зобов'язань, визначених в міжнародних угодах України, а також в рамках національного законодавства, зокрема в Кодексі торгового мореплавства України;

3) створення сучасної і чіткої вертикалі державного управління морськими портами України на основі вже існуючої системи морських адміністрацій портів.

4) зміцнення ролі державних органів, які займаються контролем за портовою діяльністю, забезпечують безпеку мореплавства та здійснюють нагляд за організацією торговельного судноплавства;

5) зосередження зусиль на швидкому будівництві та розвитку сучасної інфраструктури морських портів України для ефективного виконання державних завдань;

6) цільове використання портових зборів для підвищення безпеки мореплавства в районі морських портів, а також для стимулювання розвитку і покращення функціонування портової інфраструктури;

7) забезпечення високої мобілізаційної готовності портової та прибережної інфраструктури для ефективного реагування на надзвичайні ситуації [102, с. 71].

Науковці О. Г. Габ та М. М. Корощенко вважають, що основними напрямками державної політики для розвитку морських портів України повинні стати такі:

1. Відновлення національного торговельного мореплавства як ключової галузі економіки, здатної до швидкого розвитку та внеску в формування валового внутрішнього продукту країни;

2. Розвиток портової галузі як високотехнологічного та ефективного комерційного сектору транспортної системи України, який максимально адаптований до умов жорсткої конкуренції на глобальному ринку портових послуг і орієнтований на потреби національної економіки. Основою діяльності цієї галузі повинні стати європейські стандарти та принципи ведення бізнесу;

3. Створення необхідної інфраструктури та правових умов для відновлення потенціалу морської портової галузі, а також для формування стійких конкурентних переваг України на міжнародному ринку морських

торгових послуг. Для цього необхідно розробити ефективні фінансово-економічні механізми модернізації підприємств галузі, встановити ринкові взаємозв'язки та коопераційні зв'язки між підприємствами морської галузі та суміжними секторами економіки [9, с. 141].

Вчені А. О. Згама та Д. В. Зятіна підкреслюють, що однією з найбільш ефективних форм розвитку морських портів України є концесія. Залучення інвестицій у морську галузь через механізми державно-приватного партнерства є прогресивним світовим підходом, який сприяє розвитку портової інфраструктури та підвищенню її ефективності [20, с. 160].

Прийнятий у 2019 році Закон України «Про концесію» [63] має на меті вдосконалення процедур концесійного конкурсу та виконання зобов'язань, що виникають за концесійними угодами. Цей закон встановлює правову основу для забезпечення прозорості при виборі концесіонера, а також впроваджує більш ефективну методику розрахунку концесійних платежів, що повністю відповідає передовій європейській практиці регулювання відповідних відносин.

В Україні порти «Херсон» та «Ольвія» вже були передані в концесію. Зокрема, концесіонеру порту «Херсон» на підставі договору надається ексклюзивне право на створення, будівництво та управління Херсонським морським торговельним портом на термін 30 років. У цьому договорі визначено обсяг інвестицій, які необхідно здійснити для розвитку порту, розмір концесійного платежу, а також встановлено вимоги до обсягів перевалки вантажів. Крім того, в договорі зазначено зобов'язання концесіонера щодо інвестицій в місцеву інфраструктуру, зокрема капітальний ремонт дорожнього покриття вулиць, що ведуть до порту, а також будівництво нового майданчика для стоянки вантажівок за межами Херсону. У серпні 2020 року відбулася завершальна стадія передачі порту «Ольвія» в концесію катарській компанії QTerminals на термін 35 років. Згідно з умовами концесійної угоди, в межах порту буде збудовано новий зерновий термінал та універсальний перевантажувальний комплекс. Загалом,

протягом терміну концесії передбачається залучення інвестицій на загальну суму 17,3 млрд грн [20, с. 161].

Водночас, збільшуючи свою автономію та орієнтацію на комерційну діяльність, українські порти повинні також виконувати важливі публічні функції та соціальні обов'язки. З цією метою порти повинні бути активними інвесторами у соціальні проекти, які можуть включати ініціативи в галузі екології та використання альтернативних джерел енергії, навіть якщо прибуток від таких інвестицій буде обмеженим. У зв'язку з цим, порти повинні зосереджувати свої зусилля на зменшенні негативного впливу на навколишнє середовище, зокрема, зниженні рівня забруднення, спричиненого не лише самим портом, а й портовими операторами, що працюють на його території.

Також слід відзначити, що оновлення Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року [91] є важливим кроком, оскільки вона орієнтується на глобальні тенденції в розвитку портової галузі. Проте для досягнення поставлених цілей недостатньо лише задекларувати їх – необхідно вжити конкретних заходів для реального розвитку морських портів. Одним із ключових аспектів є удосконалення механізму використання портових зборів, інтеграція європейських стандартів у процес діджиталізації портів й подальше вдосконалення законодавства щодо концесій з метою підвищення ефективності державного-приватного партнерства в морегосподарському комплексі.

Отже, можна констатувати, що для успішного розвитку морських портів України необхідна тісна взаємодія та координація під час розробки транспортної стратегії в інших сферах державного регулювання, таких як охорона навколишнього середовища, митне та конкурентне законодавство, а також політика розвитку інновацій. Ефективна співпраця в процесі створення основ для розвитку цих галузей дозволить уникнути прийняття суперечливих нормативних актів і сприятиме покращенню державного регулювання морського сектору в цілому.

2.3. Вплив воєнного стану на морегосподарський комплекс України

24 лютого 2022 року Росія розпочала відкрите повномасштабне військове вторгнення на територію України. Президент РФ оголосив про старт так званої «спеціальної воєнної операції» з метою «демілітаризації» та «денацифікації» України. Згідно з указом Президента України від 24 лютого 2022 року «Про введення воєнного стану в Україні» [55], на всій території країни було введено правовий режим воєнного стану.

Повномасштабна військова агресія Російської Федерації та введення воєнного стану на території України спричинили серйозні проблеми у всіх сферах діяльності, включаючи морегосподарський комплекс, що є ключовою складовою економічної потужності країни. Вже з перших хвилин російських нападів судноплавство в українських прибережних водах стало надзвичайно небезпечним через атаки російських військових суден та мінування навігаційних шляхів [4].

З початку оголошення воєнного стану на практиці розпочалася блокада всіх десяти морських портів, розташованих на південному узбережжі України. Російські військові кораблі активно перешкоджали судноплавству в Чорному та Азовському морях, заважаючи суднам, що рухалися до українських морських портів. У зв'язку з поточною ситуацією, пов'язаною з військовою окупацією російськими збройними силами частини територій України в Херсонській, Запорізькій та Донецькій областях, Міністерство інфраструктури України видало наказ від 28 квітня 2022 року «Про закриття морських портів» [59]. Згідно з цим наказом, з моменту його офіційного публікації морські порти Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ і Херсон були закриті до відновлення контролю України над цими портами.

Через російську військову агресію зазнала серйозних ушкоджень цивільна транспортна інфраструктура України, зокрема інфраструктурні об'єкти, що належать до виробничої діяльності філій Адміністрації морських портів України. Значна частина активів філій АМПУ була захоплена або заблокована російськими військовими, а інша частина була зруйнована,

пошкоджена або повністю знищена.

У липні 2022 року за посередництва Туреччини та ООН була підписана угода, відома як «Ініціатива з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів», або ж «Чорноморська зернова ініціатива». Ця домовленість охоплювала три українські порти (Одеський, Чорноморський та Південний) та дозволяла вантажним судам безпечно пересуватися через Чорне море в межах гуманітарного коридору, що вів до Стамбула. Однак, 17 липня 2023 року Росія оголосила про скасування гарантій безпеки для судноплавства в рамках цієї ініціативи, що призвело до припинення зернової угоди. Це, в свою чергу, мало серйозні негативні наслідки для морегосподарського комплексу України.

У серпні 2023 року, після того як Росія вийшла з «зернової угоди», Україна запропонувала судновласникам новий морський маршрут, що проходить уздовж східного узбережжя Чорного моря. У 2024 році, незважаючи на складні умови воєнного стану, свою діяльність продовжили порти Дунайського регіону, а також Одеський, Чорноморський і Південний морські порти, завдяки забезпеченому проходу до українських портів через північно-західну частину Чорного моря.

О. П. Подцерковний підкреслює, що ситуація, яка склалася під час воєнного стану та морської блокади, а також в умовах окупації частини територій та мінної загрози, ставить серйозні виклики перед портовою інфраструктурою. Ключовими проблемами для транспортної сфери України в 2023 році стали:

- 1) збільшення логістичних витрат через блокаду морських портів і утворення черг на прикордонних переходах, а також нестача робочої сили, спричинена мобілізацією, загибеллю та міграцією населення;

- 2) транспортні блокади та інші обмеження, що вводяться окремими країнами ЄС в односторонньому порядку, незважаючи на рішення Європейського Союзу, через протекціоністські настрої та інші політичні фактори, що впливають на внутрішню політику цих держав [53, с. 208].

А. В. Сержук зазначає, що внаслідок повномасштабного вторгнення Росії на територію України морегосподарська інфраструктура зазнала значних ушкоджень і руйнувань. Зокрема, були знищені або серйозно пошкоджені доки, крани, склади та транспортні системи. Багато суден, що перебували в портах, були затоплені або пошкоджені. Серед 13 українських портів три наразі знаходяться під контролем російських військ – це Маріуполь, Бердянськ і Скадовськ. Інші порти України не здатні працювати на повну потужність через наслідки бойових дій та заблоковані водні шляхи. Для портів, які продовжують свою діяльність у цих складних умовах, значно збільшилося навантаження, що призводить до тривалих затримок суден, які чекають на можливість вхід до портів. Це створює серйозні економічні збитки, оскільки більше ніж половина українського експорту здійснювалась морським транспортом. Враховуючи обсяги перевезень, замінити морський шлях іншим видом транспорту є практично неможливим через обмежену пропускну здатність інших транспортних шляхів [85, с. 47].

З моменту початку повномасштабного військового вторгнення Росії на територію України було зруйновано або зазнали пошкоджень 385 об'єктів морегосподарської інфраструктури. Це суттєво позначилося на стабільності функціонування українських портів, ускладнивши їх нормальну роботу та значно знизивши ефективність обслуговування морських перевезень [19].

Л. А. Траченко зазначає, що однією з проблем морегосподарського комплексу України є необхідність значних фінансових вкладень для оновлення та відновлення портової інфраструктури, що була пошкоджена внаслідок воєнних дій. Однак, через обмеженість фінансових ресурсів як держави, так і підприємств, на даний момент здійснення масштабних відновлювальних робіт є неможливим. Відновлення інфраструктури потребує врахування поточної безпекової ситуації, потенційної загрози нових ракетних атак і здатності збройних сил забезпечити безпеку морських шляхів у період ведення війни [94, с. 55].

Також слід підкреслити, що мінна загроза, яку створили російські

військові в акваторії Чорного та Азовського морів, значно ускладнює судноплавство в цих водах, що, в свою чергу, впливає на нормальне функціонування портів, розташованих на їх узбережжі. Окрім того, небезпека, що походить від ракетних атак і ударів безпілотних літальних апаратів, які використовуються російськими військами, додає додаткові ризики для безпеки портових об'єктів та їх діяльності.

В. М. Коморін та В. В. Український вказують, що вплив військових дій Росії на морегосподарський комплекс України виявляється в кількох важливих аспектах. Зокрема, спостерігається суттєве обмеження та створення перешкод для реалізації заходів, спрямованих на захист навколишнього середовища і ефективне використання природних ресурсів. Крім того, війна ускладнює доступ до природних морських ресурсів, а також обмежує можливості для виходу на ринки збуту [27, с. 14].

Одним із стримуючих факторів для розвитку морегосподарського комплексу України залишаються деякі нормативно-правові акти, прийняті ще до початку війни. Викликає серйозне занепокоєння той факт, що законодавство, зокрема Закон України «Про морські порти України» [66], не зазнало змін під час введення воєнного стану, морської блокади та впровадження заходів для забезпечення функціонування зернового коридору. Українське законодавство, яке розроблялося для умов мирного часу, продовжує регулювати діяльність портової інфраструктури в умовах війни, хоча ситуація кардинально змінилася і виникли нові виклики в галузях безпеки, управління, господарської діяльності, банківського сектора та інших сфер, пов'язаних із функціонуванням цієї інфраструктури. Не можна не врахувати, що умови ведення господарської діяльності для учасників портової діяльності зазнали значних змін як у контексті їх правового статусу, так і в організації функціонування та забезпечення безпеки в умовах війни. Ці зміни, безумовно, призводять до зниження зацікавленості підприємств у наданні портових послуг, що ставить перед державою нові виклики у правовій, організаційній та економічній сферах, зокрема у стимулюванні і

підтримці цієї діяльності.

Згідно з документом «Стратегії розвитку Одеської області на період 2021-2027 роки», основними проблемами, що стримують розвиток морегосподарського комплексу регіону, є: відсутність чіткої спеціалізації портів за типами вантажів, що веде до неефективності їх перевантаження; слабка система комунікацій та обміну інформацією між органами управління, підприємствами та користувачами транспортних послуг; а також недостатньо розвинена транспортна інфраструктура як в самих морських портах, так і в акваторіях, що ускладнює нормальне функціонування комплексу [92].

Ще до початку війни для вирішення зазначених проблем пропонувалося звернути увагу на розвиток технічного аспекту інфраструктури, зокрема на переобладнання та розширення причалів, а також на модернізацію глибоководних причалів. Також важливим напрямом було покращення якості транспортно-логістичних послуг, зокрема шляхом забезпечення конкурентоспроможної логістики та мультимодальних сполучень між портами та логістичними центрами країни. Як зазначають Л. І. Чернишова та О. І. Яковенко, особливу увагу необхідно приділити управлінському компоненту, який передбачає створення ефективної системи управління, котра повинна вийти з тіні та стати прозорою [97, с. 298].

Але, якщо проаналізувати динаміку економічних показників, які характеризують зміни в портовій інфраструктурі України внаслідок російської агресії, можна побачити дві основні тенденції. З одного боку, графік має виражений негативний тренд, оскільки він відображає значні руйнування, яких зазнала портова інфраструктура країни. З іншого боку, цей же графік має і певний позитивний напрям, оскільки він свідчить про те, що Україна вже розпочала відновлення портової інфраструктури, що є важливим кроком на шляху до її відродження [53, с. 209].

Ю. В. Сергєєв та І. М. Назарчук зазначають, що забезпечення морських перевезень і вантажообігу через українські порти після початку повномасштабного вторгнення Росії стало можливим завдяки поєднанню

різноманітних комплексних заходів, що включають правові, військові, економічні та організаційні аспекти. Усі договори, що стосуються морської діяльності, були переглянуті та адаптовані до нових умов. Зокрема, список страхових випадків був розширений на кілька нових військових ризиків, які можуть виникнути під час плавання суден до та з українських портів [84].

Незмінно важливими питаннями морського права та морських перевезень завжди залишались порушення умов чартерів, такі як затримки в оплаті фрахту, порушення умов laytime та demurrage, а також арешти суден. Однак у нинішніх умовах, на тлі повномасштабної війни, основними викликами для морегосподарського комплексу є страхування від воєнних ризиків, забезпечення функціонування зернового коридору, а також організація постачання товарів через постійні обстріли та в умовах військових дій.

Найпоширенішими є суперечки, що виникають через неможливість виконання зобов'язань, зокрема через форс-мажорні обставини, затримки в доставці, втрату або пошкодження вантажу в результаті військових дій, а також через збільшення витрат на фрахт, страхування або зміни в маршрутах. Важливим аспектом у цих спорах є встановлення того, чи визнаються ці обставини форс-мажором відповідно до умов контракту чи чинного законодавства, а також наявність достатніх доказів щодо непереборної сили.

К. І. Лихопека зазначає, що в умовах війни особливу важливість набуває включення до контрактів арбітражних застережень, де чітко вказується, який арбітражний інститут або арбітраж *ad hoc* буде розглядати спори, а також правила їхнього застосування. Одним з найбільш відомих арбітражних органів для вирішення спорів у сфері морського права є Лондонська асоціація морських арбітрів (LMAA). За даними LMAA, у період з 2022 по 2024 рік спостерігалось значне збільшення кількості звернень, зокрема, в 2024 році було зафіксовано 3006 нових призначень та 1733 нових звернень.

Однією з таких справ був спір між представником України – позивач у справі, та представник Словаччини – відповідач. Спір виник за контрактом,

за яким відповідач (словацька компанія) зобов'язувався поставити товари нашому клієнту. Відповідач відмовився виконувати договірні зобов'язання, посилаючись на запровадження воєнного стану в Україні як на форс-мажорну обставину, що начебто унеможливила подальші платежі. Крім того, він не здійснив поставку товару та відмовився повернути отриману передоплату. Відповідно до справи, арбітр встановив, що відповідач не надав належних доказів, а отже, не мав підстав застосовувати положення про форс-мажор. Окрім цього, арбітр виявив подвійне порушення контракту з боку відповідача: 1. невиконання поставки товару; 2. неповернення отриманої передоплати. Арбітр підтвердив, що відповідно до контракту відповідач був зобов'язаний повернути кошти у разі невиконання поставки. У підсумку він задовольнив вимоги позивача в повному обсязі, зобов'язавши відповідача повернути всю передоплату з нарахуванням відсотків. Крім того, арбітр зобов'язав відповідача відшкодувати всі арбітражні витрати, включно з гонорарами юристів і витратами арбітра, оскільки позивач виграв справу за всіма ключовими пунктами.

На сьогоднішній день, такі спори можуть бути розглянуті не тільки в Лондонському міжнародному арбітражному суді, а й в Німецькій морській арбітражній асоціації та інших подібних інституціях. Це дає українським експортерам можливість вибору: вирішення суперечок через одну з провідних арбітражних організацій або за допомогою арбітражу *ad hoc*. У цих умовах морські перевезення для українських експортерів стали справжнім полем юридичних суперечок, де кожна помилка може коштувати надзвичайно дорого [34].

Війна Росії проти України мала серйозний і руйнівний вплив на багато секторів економіки країни, зокрема на таку складову морегосподарського комплексу України, як суднобудування. Суднобудівна галузь України, яка до війни була однією з важливих складових промисловості та економічного потенціалу, зіткнулася з низкою викликів, пов'язаних як із безпосередніми військовими діями, так і з економічними та логістичними труднощами.

Однак, незважаючи на всі ці труднощі, українське суднобудування продовжує функціонувати, навіть попри агресивні атаки російських військ на порти, виробничі потужності та навчально-конструкторські установи. Галузь не лише не зупинилась, але й здатна виконувати іноземні замовлення, хоча йдеться переважно про ремонтні роботи або проектні розробки. Порівняно з довоєнним періодом, падіння виробничих показників у цій сфері є величезним, і поступово спостерігається втрата кадрового потенціалу та скорочення можливостей для відновлення галузі.

На даний момент Україна, хоча й має доступ до моря, фактично вийшла з глобальної конкуренції в галузі суднобудування, протягом багатьох років не вважаючи цей сектор пріоритетним. Держава зробила помилку, не звертаючи уваги як на цивільне суднобудування, так і на військове кораблебудування, і війна з Російською Федерацією лише загострила ці проблеми, поглиблюючи негативні тенденції в галузі.

Однак у липні 2024 року, відповідно до Указу Президента №468, було затверджено Стратегію морської безпеки України [90], а 22 листопада 2024 року набув чинності План заходів з її реалізації [51]. Виробники та експерти вважають, що після цього важливо перейти до розробки конкретних нормативних актів, а також сконцентрувати зусилля на створенні і впровадженні Стратегії відродження суднобудівної галузі.

У розвинутих країнах світу, таких як країни Балтії, Євросоюз, Японія та інші, існують спеціальні умови кредитування для суднобудівельних підприємств, що часто включають субсидії на енергопостачання, цільову податкову та митну політику, а також стабільні державні замовлення. Подібні стратегії, з урахуванням умов війни, повинні бути впроваджені й в Україні. За підрахунками Морського кластеру України та Міністерства інфраструктури, для відновлення флоту внутрішнього судноплавства держава потребує інвестицій щонайменше 700 млн. доларів США. Замовлення від держави на перших етапах дозволили б завантажити виробничі потужності суднобудівних заводів на п'ять років уперед. Однак

для подальшого розвитку галузі необхідно запровадити довгострокове доступне кредитування, звільнити виробників від ПДВ та митних платежів, створити спеціальні економічні зони, залучити інвестиції для модернізації підприємств, а також впровадити елементи технологічної платформи Shipbuilding 4.0 [93].

Саме тому виникає потреба в розробці Стратегії відновлення суднобудівної галузі, а також у створенні конкретних нормативно-правових актів, які б її доповнювали. Ці документи повинні визначати терміни, ресурси та механізми для реалізації зазначених заходів, з подальшою інтеграцією цих ініціатив у загальну морську доктрину країни.

Військова агресія Росії мала суттєвий вплив на рибне господарство України, яке є важливою складовою морегосподарського комплексу країни. З початком воєнних дій фактично зупинився імпорт рибної продукції. Крім проблем з логістикою, нестачею транспорту та водіїв, а також заблокованими портами на південному узбережжі України, на які до війни припадало до 40% всього імпорту, виникли додаткові труднощі через обмеження на купівлю іноземної валюти для закупівлі рибної продукції. На деякий час риба і морепродукти навіть не потрапляли до Переліку товарів критичного імпорту, затвердженого Постановою КМУ № 153 від 24 лютого 2022 року «Про окремі питання щодо забезпечення здійснення імпорту» [68].

Збройна агресія призвела до фактичної блокади промислового лову в акваторіях Азовського та Чорного морів, за винятком деяких ділянок поблизу Миколаївської області. Окрім цього, терористичне знищення російськими окупантами Каховської ГЕС спричинило осушення Каховського водосховища, що в свою чергу позначилось на промисловому вилові, який раніше становив близько 3 тис. тонн [49].

Отже, можна констатувати, що воєнний стан негативно вплинув на морегосподарський комплекс України, привівши до масштабних руйнувань інфраструктури, скорочення обсягів морських перевезень та рибного промислу, а також потреби в глибоких економічних і правових змінах для відновлення галузі.

РОЗДІЛ 3

ПРОБЛЕМАТИКА ТА ПЕРСПЕКТИВИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ В УКРАЇНІ

3.1. Державна політика у сфері морегосподарства

Багатоплановий характер функціонування різноманітних підприємств морегосподарського комплексу України зумовлений широким спектром видів діяльності, асортиментом наданих послуг, участю великої кількості суб'єктів у виробничих процесах, високим рівнем конкурентного середовища та багатофункціональністю галузі. За таких умов особливої ваги набуває роль державної політики, спрямованої на регулювання та розвиток морегосподарської сфери.

Державна політика України у сфері морегосподарства – це цілісна система стратегічних, правових, економічних, організаційних та екологічних заходів, спрямованих на формування і реалізацію національних інтересів держави у морському просторі, забезпечення ефективного використання морських ресурсів, розвитку морської інфраструктури та гарантування безпеки судноплавства. Її основним призначенням є утвердження України як морської держави, здатної забезпечити сталий розвиток свого морського потенціалу, інтегруватися до світового транспортно-економічного простору та захищати власні інтереси у Чорному і Азовському морях, а також у прилеглих акваторіях.

У правовому вимірі державна морегосподарська політика ґрунтується на Конституції України [30], міжнародних договорах, ратифікованих державою, а також на положеннях Морської доктрини України на період до 2035 року [46], Закону України «Про морські порти України» [66] та низки нормативно-правових актів, які визначають принципи раціонального використання морських ресурсів, охорони морського середовища та організації морської діяльності. Правове забезпечення політики у цій сфері відображає прагнення держави узгодити власні інтереси з нормами міжнародного морського права,

передусім Конвенції ООН з морського права 1982 року, що визначає правовий режим морських просторів, зокрема внутрішніх вод, територіального моря, прилеглої зони, виключної економічної зони та континентального шельфу.

Зміст державної політики України у сфері морегосподарства формується на основі принципу збалансованості економічних, екологічних і безпекових пріоритетів. У цьому контексті важливою метою є забезпечення комплексного управління морською діяльністю, спрямованого на розвиток портової інфраструктури, судноплавства, суднобудівної галузі, морського транспорту та логістики. В умовах глобалізації Україна розглядає морське господарство як один із ключових секторів економіки, що забезпечує інтеграцію до міжнародних транспортних ланцюгів, сприяє зростанню експортного потенціалу та посиленню транзитної функції держави. Відповідно державна політика спрямовується на створення сприятливих умов для інвестування, розвиток механізмів державно-приватного партнерства, модернізацію портових потужностей, запровадження сучасних технологій управління вантажопотоками та цифровізацію процедур у морській сфері.

Важливим напрямом морегосподарської політики є забезпечення безпеки судноплавства та охорона морських кордонів. Україна приділяє особливу увагу зміцненню системи морської безпеки, модернізації Військово-Морських Сил, розвитку берегової охорони та удосконаленню механізмів контролю за судноплавством відповідно до міжнародних стандартів. Після початку збройної агресії Російської Федерації питання морської безпеки набуло виняткової ваги, оскільки морський простір став не лише ареною економічної діяльності, а й важливим елементом національної оборони. У цьому зв'язку державна політика орієнтується на розвиток оборонно-морського потенціалу, забезпечення охорони морських комунікацій, демінування акваторій та участь у міжнародних програмах безпеки. Так, у 2024 році Указом Президента України №468/2024 введено в

дію рішення Ради національної безпеки і оборони України від 17 липня 2024 року «Про Стратегію морської безпеки України» [76] та затверджено Стратегію морської безпеки України [90].

Не менш важливою складовою державної політики України у сфері морегосподарства є охорона морського середовища та раціональне використання природних ресурсів. Держава розробляє і впроваджує заходи, спрямовані на зменшення антропогенного навантаження на морські екосистеми, запобігання забрудненню з суден, берегових об'єктів і річкових стоків, а також на підвищення рівня екологічної безпеки портів. У політиці передбачено інтеграцію екологічного підходу до всіх напрямів морської діяльності, що узгоджується з європейськими принципами «зеленого» розвитку та сталого управління водними ресурсами.

Суттєве місце у реалізації морегосподарської політики України займає кадрове, наукове та освітнє забезпечення. Держава підтримує підготовку кваліфікованих морських фахівців, удосконалює систему сертифікації моряків, стимулює розвиток наукових досліджень у галузі гідрографії, морської біології, суднобудування та морського права. Формування високопрофесійного кадрового потенціалу є необхідною умовою підвищення конкурентоспроможності українського морегосподарського комплексу та забезпечення його відповідності міжнародним стандартам.

Водночас сьогодні морегосподарська політика України стикається з низкою викликів, пов'язаних із втратою контролю над частиною морських акваторій, руйнуванням портової інфраструктури, мінуванням морських шляхів та екологічними ризиками, спричиненими бойовими діями. Ці фактори обумовлюють потребу у переосмисленні стратегічних підходів, активізації міжнародного співробітництва, залученні іноземних інвестицій і зміцненні правових механізмів захисту національних інтересів.

Б. А. Кормич відзначає, що однією з основних причин низької результативності державної політики України у сфері морегосподарства є недостатня якість її стратегічного планування та відчутне відставання від

сучасних концептуальних підходів до її формування. Науковець наголошує, що ефективність сучасних систем державного управління морською галуззю визначається їхньою інтегративною природою, яка передбачає узгодження та балансування інтересів усіх зацікавлених сторін. Водночас така інтеграційна модель має певну залежність від рівня забезпечення національної безпеки, адже у ситуаціях наявних або потенційних конфліктів саме спроможність держави захищати власні інтереси, у тому числі шляхом застосування сили, виступає визначальним чинником її ефективності [107, с. 38].

Науковець К. М. Мішеглина підкреслює, що сьогодні Україна стикається з рядом суттєвих проблем у процесі реалізації державної політики в морегосподарській сфері. Серед ключових викликів вона виокремлює низький рівень конкурентоспроможності суднобудівної та судноремонтної промисловості, значне зношення або моральне старіння основних виробничих фондів, а також наявність численних інфраструктурних обмежень. У зв'язку з цим ефективне впровадження державної політики у сфері морегосподарства має здійснюватися поступово, у межах послідовно визначених стратегічних етапів і пріоритетних напрямів розвитку [45, с. 139].

З огляду на активні інтеграційні процеси, ефективне функціонування морегосподарського комплексу України неможливе без послідовної державної підтримки національної морської галузі, створення сприятливого інвестиційного клімату для розвитку морської індустрії та запровадження системи податкових і фінансових стимулів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності суднобудівних підприємств.

Л. О. Гришина, П. М. Карась та Л. М. Філіпішина наголошують, що ключовими завданнями державної політики у напрямі розвитку морегосподарського комплексу України є:

- 1) формування сприятливого нормативно-правового, фінансового та податкового середовища, яке забезпечуватиме стабільне функціонування й динамічний розвиток морської галузі;
- 2) створення передумов для ефективного ринкового саморегулювання у

сфері морегосподарської діяльності, а також здійснення ліквідації або перепрофілювання підприємств суднобудівної та судноремонтної галузей, що втрачають конкурентоспроможність;

3) активізація інвестиційної діяльності, спрямованої на модернізацію та розвиток морських портів і їх інфраструктурних об'єктів, у тому числі шляхом передачі окремих підприємств портової галузі та частини інфраструктури у концесію;

4) зміцнення конкурентоспроможності водного транспорту України як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку транспортних послуг, забезпечення його стійких позицій у глобальному логістичному просторі;

5) активне використання транзитного потенціалу держави та прискорення процесів інтеграції національної транспортної системи до європейської мережі перевезень з метою підвищення її ефективності та привабливості;

6) оптимізація системи документообігу, удосконалення дозвільних механізмів і скорочення термінів обробки вантажів, що сприятиме підвищенню продуктивності, оперативності та якості виконання вантажно-розвантажувальних операцій;

7) гармонізація стандартів екологічної безпеки діяльності морських портів із міжнародними нормами, а також впровадження європейських вимог щодо поводження з небезпечними вантажами та забезпечення сталого розвитку морської інфраструктури [15, с. 134].

В свою чергу О. В. Собкевич вважає, що розвиток морської індустрії та економічних зв'язків у рамках морегосподарського комплексу, спрямований на отримання соціально-економічної вигоди та задоволення потреб населення і виробництва у продукції та послугах шляхом ефективного використання ресурсів Світового океану, інтелектуально-професійного потенціалу та створених людиною технологічних засобів, сприятиме сталому розвитку та посиленню економічної безпеки України [87, с. 40].

Для прискорення інтеграції морегосподарського комплексу України до

європейської економічної системи, підвищення його конкурентоспроможності та здатності ефективно задовольняти потреби національної економіки та населення необхідно здійснити техніко-технологічне оновлення суднобудівного виробництва, модернізацію існуючої інфраструктури морських і річкових портів, а також впровадження мультимодальних транспортних технологій і створення сучасних інфраструктурних комплексів.

Слід підтримати точку зору Н. В. Гусаріної, О. А. Липинської та В. К. Скітяшиної, що державна регуляторна політика України у сфері морегосподарства має реалізовуватися з метою забезпечення оптимізації та стабільності взаємовідносин між державою та суб'єктами господарювання в умовах ринкового середовища. Вона повинна передбачати комплекс заходів державного регулювання різних аспектів діяльності підприємств морського сектору. Особливу увагу слід приділити формуванню ефективних транспортно-логістичних систем у регіонах країни, активізації державної ролі в проведенні економічних та законодавчих реформ, спрямованих на інтеграцію України у міжнародні проекти з розвитку мережі логістичних центрів. Необхідне також комплексне реформування положень національного законодавства, що стосуються підтримки суднобудівної галузі. Зокрема, заходи підтримки мають бути комплексними та системними, що передбачає відхід від прямого фінансування підприємств суднобудівної галузі та надання прямих преференцій [17, с. 28].

Від проведення системного, експертно обґрунтованого реформування морегосподарського комплексу на основі пропорційних правових інструментів державного впливу сьогодні залежить не лише ефективність державної підтримки галузі, але й модернізація приморських міст України та інтеграція національного бізнесу у перспективний міжнародний ринок транзитних перевезень і морегосподарських послуг

Отже, можна констатувати, що у сучасних умовах державна політика України у сфері морегосподарства набуває комплексного характеру,

поєднуючи економічну раціональність, екологічну відповідальність та безпекову спрямованість. Вона трансформується у відповідь на геополітичні зміни, забезпечуючи адаптацію національного морського сектору до нових викликів і водночас зберігаючи стратегічну мету – перетворення України на потужну морську державу європейського рівня, здатну ефективно управляти своїми морськими ресурсами, розвивати інфраструктуру та забезпечувати належний рівень захисту морських інтересів у системі міжнародних відносин.

3.2. Роль міжнародного досвіду у трансформації морегосподарського комплексу

Значення досвіду зарубіжних країн у розвитку морегосподарського комплексу України є надзвичайно важливим, оскільки він забезпечує основу для адаптації національної морської галузі до сучасних глобальних тенденцій, підвищення її конкурентоспроможності та інтеграції у світовий економічний простір. Україна, володіючи значним морським потенціалом, стикається з численними викликами у сфері розвитку торговельного та промислового мореплавства, суднобудівної та судноремонтної промисловості, портової інфраструктури, рибного господарства та управління морськими ресурсами. У зв'язку з цим, вивчення і впровадження передових міжнародних практик дозволяє не лише оцінити ефективність існуючих національних стратегій, а й сформувати цілісну політику розвитку морегосподарського комплексу, що враховує світові стандарти безпеки, екологічної відповідальності та економічної ефективності.

У сучасних умовах розвитку морегосподарського комплексу України особливу актуальність набуває вдосконалення управління діяльністю морських портів, які виступають ключовими елементами транспортної інфраструктури держави. Саме тому морські порти привертають пильну увагу органів державної влади, а питання їх ефективного функціонування стають предметом наукових досліджень як в Україні, так і за кордоном, що

дозволяє запозичувати міжнародний досвід для трансформації національної портової системи.

У 2018 році в Україні було засновано спеціалізований орган державної влади, відповідальний за формування та реалізацію політики у сфері морського й річкового транспорту – Державну службу морського та річкового транспорту України (Морську адміністрацію). Ця установа виступає єдиним центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через Міністерство інфраструктури. Основною метою функціонування Морської адміністрації є забезпечення реалізації державної політики у сфері діяльності підприємств морської галузі, торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах [82].

У міжнародній практиці управління підприємствами морського транспорту зазвичай здійснюється двома ключовими інституціями – «Морською адміністрацією» та «Портовою владою». В Україні відповідні функції покладено на Державну службу морського та внутрішнього транспорту і судноплавства України (Морську адміністрацію) та Адміністрацію морських портів України (Портову владу), які забезпечують державне регулювання, координацію діяльності портів і дотримання міжнародних стандартів у сфері мореплавства.

На глобальному рівні функціонує понад дві тисячі морських портів, кожен з яких має власну модель управління, сформовану з урахуванням національних правових, економічних і географічних особливостей. Серед основних моделей виділяють:

- 1) модель публічних послуг, у межах якої земля та активи порту перебувають у державній власності;
- 2) операційну модель, де адміністрація володіє портовою інфраструктурою й будівлями;
- 3) орендну модель, за якої адміністрація володіє портом і надає його інфраструктуру в оренду приватним операторам;

4) модель приватних послуг, що передбачає приватну власність на землю порту та повне виконання регуляторних і операційних функцій приватними компаніями [104].

У більшості держав світу управління діяльністю морських портів здійснюється під контролем органів державної влади та регулюється національним законодавством. У міжнародній практиці порти розглядаються як стратегічно важливий елемент зовнішньоекономічної діяльності, що забезпечує стабільність і конкурентоспроможність національної торгівлі. Саме тому господарська діяльність морських портів перебуває під постійним контролем державних і регіональних інституцій, незалежно від їх форми власності чи режиму пропуску вантажів і пасажирів через територію держави. У низці зарубіжних країн, навіть за наявності конкуренції між окремими портами, держава зберігає активну роль у координації їхньої діяльності – зокрема у сфері ціноутворення, інвестиційної політики, використання трудових і матеріальних ресурсів. Такий підхід дозволяє досягати збалансованого розвитку портової системи, раціонально розподіляти капітальні вкладення та суттєво зменшувати транспортні витрати в межах національної економіки.

Координація діяльності морських портів і забезпечення реалізації пріоритетних державних інтересів у їхній роботі здійснюються через різні механізми управління. У міжнародній практиці найпоширенішими є такі моделі:

1) централізована модель управління, за якої порт безпосередньо підпорядковується єдиному державному або урядовому органу;

2) регіональна модель управління, коли порт перебуває у віданні місцевих органів влади, але водночас контроль і стратегічне керівництво здійснюються центральним урядом;

3) модель автономного управління, коли портова діяльність здійснюється приватною компанією, що орендує державні чи муніципальні ресурси – акваторію, причали, склади, під'їзні шляхи та інші об'єкти

інфраструктури [103, с. 141].

Системи управління морськими портами у світі відзначаються значною різноманітністю. Наприклад, у Франції відповідно до положень Конституції всі морські порти перебувають у державній власності та підзвітні адміністративним радам, діяльність яких контролюється Радою міністрів. Водночас сім найбільших портів країни, що забезпечують понад 60 % загального обсягу вантажообігу, мають статус автономних і користуються особливими юридичними правами, що забезпечує їм більшу самостійність у прийнятті управлінських рішень.

У Великій Британії також домінують автономні порти, що мають державне значення. Водночас ключову роль у регулюванні портової та морської діяльності виконує Агентство морської та берегової охорони (MCA, Maritime & Coastguard Agency), яке реалізує політику уряду у сфері морської безпеки. Це агентство не лише забезпечує цілодобове функціонування морської пошуково-рятувальної служби вздовж усього узбережжя Сполученого Королівства, а й здійснює державний контроль за діяльністю портів, навігацією, будівництвом і експлуатацією суден, веденням суднового реєстру Великої Британії, регулюванням рибальства (зокрема комерційного), а також сертифікацією, ліцензуванням і забезпеченням безпеки роботи моряків. MCA несе відповідальність за забезпечення безпеки всіх суден, що перебувають у британських територіальних водах або ходять під прапором Великої Британії, за належне оформлення та захист прав британських моряків, а також за охорону довкілля у прибережних зонах та водах країни. Як виконавчий орган Департаменту транспорту Великої Британії, MCA володіє повноваженнями ініціювати пропозиції щодо вдосконалення законодавства у сфері морської діяльності [106].

У Сполучених Штатах Америки основні управлінські функції у сфері морського транспорту розподілені між Морською адміністрацією (MARAD) та Береговою охороною (USCG). Морська адміністрація є головним державним органом, що відповідає за розвиток і функціонування

національної системи водного транспорту. Її діяльність охоплює технічні аспекти морської транспортної інфраструктури, зокрема експлуатацію суден, функціонування портів, здійснення судноплавних операцій, а також питання, пов'язані з національною безпекою та екологічною стійкістю морської діяльності. MARAD забезпечує ефективну інтеграцію морського транспорту з іншими видами транспортних систем країни, сприяючи створенню єдиного логістичного простору. Вона також утримує у готовності резервний флот вантажних суден, який використовується для оперативного забезпечення морських перевезень у надзвичайних ситуаціях, та здійснює утилізацію застарілих суден торговельного флоту. Крім того, агентство відповідає за підтримання технічного та експлуатаційного рівня комерційного флоту США [105, с. 29].

Більшість морських портів США перебувають у власності державних корпорацій, діяльність яких координується Американською асоціацією портових адміністрацій. Лише близько 2% портів отримують фінансування безпосередньо з федерального бюджету, тоді як основні фінансові ресурси надходять із бюджетів окремих штатів та місцевих органів влади. У країні відсутній єдиний національний орган, який би здійснював централізоване управління всіма морськими портами – відповідні повноваження розподілені між трьома рівнями влади: федеральним, регіональним (державним) та місцевим. Портові адміністрації у США функціонують у межах компетенції органів державного управління або місцевого самоврядування, що визначається законодавством кожного окремого штату [8, с. 108].

В Японії портова інфраструктура завжди посідала центральне місце в економічній системі країни, а уряд відіграє ключову роль у забезпеченні її стабільного функціонування, розвитку та модернізації. Управління портами в Японії здійснюється органами місцевої влади, однак головним джерелом фінансування залишається спеціальний державний фонд, спрямований на розвиток і вдосконалення портової інфраструктури. Визначальним етапом у формуванні сучасної системи управління портами стало ухвалення у 1950

році спеціального закону про порти. Цей нормативний акт закріпив вимогу, щоб управління портами здійснювали спеціально створені адміністративні органи, та чітко визначив їхню структуру, функції і коло повноважень, що забезпечило ефективну централізацію управлінських процесів у морській галузі.

Корпоративна модель управління портами, запроваджена в Румунії, передбачає розширення функцій портових адміністрацій, які тепер не лише виконують регуляторні та управлінські завдання, а й безпосередньо беруть участь у просуванні, підготовці та реалізації проєктів, спрямованих на розвиток транспортної інфраструктури. Вдалим прикладом цього є порт Галац, де впровадження механізму державно-приватного партнерства в межах створення мультимодальної транспортної платформи сприяло суттєвому підвищенню конкурентоспроможності порту та його інтеграції у європейську транспортну мережу. Інший порт Bazinul Nour має статус державного порту з відкритим доступом для всіх транспортних операторів. Його інфраструктура належить державі, а управління нею здійснює Румунська морська адміністрація (РМА) на основі концесійного договору, укладеного з Міністерством транспорту. РМА відповідає за ефективне використання території порту, регулювання навігаційних обмежень, а також за утримання інфраструктури судноплавства. Вона реалізує державну портову політику, впроваджує програми розвитку портової та внутрішньої воднотранспортної інфраструктури, а також здійснює днопоглиблювальні роботи й модернізацію систем навігаційного маркування, забезпечуючи безпеку та безперервність морських перевезень.

У Болгарії більшість територій портів та їхньої інфраструктури належить державі, муніципалітетам або перебуває у власності фізичних та юридичних осіб. За період з 2010 по 2016 роки кількість портів, що працюють за концесійними угодами, подвоїлася. Саме ці порти обробляють найбільші обсяги вантажів, складаючи близько половини всього вантажопотоку портів країни, за ними слідують приватні порти та державні

оператори. Основними учасниками портової діяльності Болгарії є:

- 1) Міністерство транспорту, інформаційних технологій та зв'язку, яке визначає та реалізує національну політику у сфері транспорту та портів;
- 2) виконавчий орган «Морська адміністрація», що здійснює контроль та інспекцію роботи портів і персоналу;
- 3) компанія «Болгарська портова інфраструктура», відповідальна за управління портовою інфраструктурою та довгостроковими активами портів національного значення..

В Німеччині управління підприємствами морського транспорту здійснює Міністерство перевезень та цифрової інфраструктури. Усі порти країни належать державі, проте функціонують на засадах державно-приватного партнерства, що забезпечує стабільність і надійність національної економіки. Контроль і регулювання діяльності портів здійснюють кілька федеральних органів: Міністерство, Федеральне бюро розслідувань нещасних випадків на морському транспорті, Федеральна адміністрація водних шляхів та судноплавства, а також Федеральна морська та гідрографічна агенція.

Морські порти балтійських країн, зокрема Таллінн, Клайпеда та Рига, функціонують відповідно до різних моделей управління: консервативної, партнерської, підприємницької та адміністративної, які реалізуються в кожному порту у різному ступені. У регіоні застосовується класична схема «порт-власник» (ландлорд), що передбачає певну структуру відповідальності та управління. Порти Клайпеди та Таллінна належать державі, тоді як порт Риги перебуває у муніципальній власності. Щодо правової форми, порт Клайпеди функціонує як державна установа, порт Таллінна – як акціонерне товариство, а порт Риги – як муніципальна установа.

За думкою дослідників, ефективною моделлю управління портом вважається порт-власник, основна мета якого полягає в оптимізації функціонування та забезпеченні комерційного прибутку. Дослідження науковців країн Балтії демонструють, що система управління портом

складається з чотирьох рівнів:

1) перший рівень – державний, на якому формується національна політика розвитку транспортної системи та міжнародної торгівлі (цей процес здійснюється у відповідності до стратегічних цілей держави, що визначають основні завдання та напрямки діяльності морських портів);

2) другий рівень – стратегічний, який охоплює діяльність адміністрації морського порту та спрямований на підвищення його привабливості шляхом забезпечення ефективності роботи та досягнення високих результатів у функціонуванні портової інфраструктури;

3) третій рівень – тактичний, на якому розробляється конкретна модель діяльності адміністрації порту, спрямована на підвищення її привабливості через забезпечення фінансової ефективності та оптимізацію управлінських процесів;

4) четвертий рівень – операційний, що охоплює безпосередню функціональну діяльність порту, включно з виробничими та логістичними процесами, основною метою яких є підвищення продуктивності та ефективності роботи морського порту (кінцевим результатом управління портом стає зростання привабливості морського сектору на основі критеріїв ефективності та результативності його функціонування) [8, с. 110].

Головні функції адміністрації морських портів країн Балтії включають:

- 1) підвищення ефективності управління портом;
- 2) управління судноплавним рухом та контроль порту;
- 3) розробка та реалізація маркетингової стратегії.

Враховуючи розглянутий міжнародний досвід, до основних рекомендацій щодо функцій, які має виконувати Адміністрація морських портів України, слід віднести:

1. Сприяння створенню конкурентного середовища між портами та підприємствами, що входять до складу портової інфраструктури, для забезпечення рівних умов роботи та стимулювання розвитку галузі.

2. Удосконалення нормативно-правової бази з метою підвищення довіри

інвесторів та формування комплексного підходу до ефективного управління підприємствами морської галузі. Це передбачає розробку організаційно-економічного механізму, спрямованого на забезпечення конкурентоспроможності портів через впровадження кластерного підходу, який включає створення портово-логістичного кластера. У такій структурі всі учасники отримують додаткові конкурентні переваги завдяки синергії та ефекту масштабу.

3. Підвищення рівня фінансування портової інфраструктури – порт, який має власні фінансові ресурси або здатність залучати кошти для розвитку та модернізації, отримує конкурентну перевагу порівняно з портами з обмеженими фінансовими можливостями або без фінансової автономії;

4. Впровадження діджиталізації – спрямоване на створення системи безпечних портів, підтримання високого рівня конкурентоспроможності та формування ефективної системи підготовки та навчання персоналу;

5. Удосконалення інституційної структури та соціально-економічного середовища портів – організаційна структура управління повинна бути привабливою для інвестицій приватного сектору, а соціально-економічний клімат у порту має сприяти залученню інвесторів, забезпечуючи наявність кваліфікованої робочої сили та позитивних відносин між працівниками та керівництвом.

6. Заходи для підвищення ефективності та результативності портів – дослідження свідчать, що портові витрати є важливим, хоча й не визначальним фактором при виборі порту, особливо для вантажовласників та їх представників;

7. Заходи для підвищення іміджу порту – спрямовані на формування позитивного образу порту, який розглядається як один із головних чинників його конкурентоспроможності на міжнародному ринку [8, с. 111].

Аналіз міжнародного досвіду дозволяє стверджувати, що ключовою функцією Адміністрації морських портів України є створення умов, сприятливих для підвищення конкурентоспроможності портів, що, у свою

чергу, сприяє зростанню внутрішнього валового продукту. Значний внесок у його формування забезпечує портовий сектор, який концентрує основні можливості для експорту транспортних послуг та реалізації транзитного потенціалу країни. Розвиток регіональних морських портових комплексів може істотно впливати на економічне зростання територіальних одиниць, стимулювати підприємницьку активність і конкуренцію на ринку, залучати інвестиції та висококваліфіковані кадри, а також сприяти впровадженню інноваційних технологій.

Ключову роль у розвитку морських портів України може відігравати публічне управління з використанням механізмів державно-приватного партнерства, подібно до практики провідних європейських країн. Морські порти слід розглядати як систему, що є неоднорідною у різних регіонах, оскільки їх формування залежить від значних відмінностей у географічному розташуванні, ресурсному забезпеченні, структурі економіки, рівні розвитку окремих секторів, умовах інтеграції в ринкове середовище, швидкості трансформації форм власності тощо.

Отже, можна констатувати, що застосування передового міжнародного досвіду стане визначальним чинником для відновлення функціонування українських морських портів у повоєнний період, сприятиме прискореному економічному зростанню та розширенню можливостей для інвестиційної діяльності.

3.3. Шляхи відновлення стану морегосподарської діяльності України у повоєнний період

Відновлення морегосподарського сектору України у повоєнний період потребує комплексного та багаторівневого підходу, який враховує стратегічну роль галузі у забезпеченні економічної безпеки держави, розвитку міжнародної торгівлі та інтеграції у глобальні транспортні системи.

Без сумніву, після завершення воєнних дій на території України неможливо одразу усунути всі проблеми морегосподарського сектору. Галузь потребує системних інвестицій для підвищення своєї стійкості до

потенційних кризових ситуацій та змін клімату. Порти, судноплавні компанії та транспортні оператори повинні нарощувати свої потужності, оновлювати флот і технологічне обладнання, забезпечувати високий рівень кваліфікації персоналу, мінімізувати негативний вплив на навколишнє середовище та формувати конкурентні переваги.

Науковець С. А. Горбаченко підкреслює, що відновлення та розвиток морегосподарського комплексу України у повоєнний період можливе лише за сприятливих зовнішніх умов і за умови чіткого визначення та реалізації економічних, соціальних і геополітичних пріоритетів України як морської держави. Для цього першочерговим завданням є здобуття та утримання конкурентних переваг, які стануть основою сталого розвитку сектору [11, с. 35].

О. П. Подцерковний стверджує, що перспективи розвитку морегосподарського сектору України у повоєнний період визначатимуться низкою об'єктивних чинників, які слід враховувати вже на сучасному етапі. Завершення воєнного стану та відновлення контролю над усією територією держави дозволить відновити діяльність портів на тимчасово окупованих територіях і підвищити рівень безпеки роботи портів на узбережжі Чорного та Азовського морів, що пов'язано зі змінами геополітичної ситуації в регіоні. Зменшення напруженості між країнами може сприяти зростанню обсягів торгівлі через українські порти. Однак відсутність об'єктивних критеріїв для прогнозування завершення війни робить необхідним запровадження спеціальних правових механізмів регулювання діяльності морегосподарського комплексу саме у воєнний період, відмінних від стандартного порядку здійснення господарської діяльності [53, с. 209].

Не слід залишати поза увагою й необхідність розвитку мультимодальних перевезень, які дозволяють зменшити залежність економіки від водного транспорту та підвищити гнучкість логістичних процесів у цілому. Одним із ключових завдань для держави у повоєнний період є забезпечення значущої ролі українських портів у міжнародній торгівлі, що може бути досягнуто

через розробку та впровадження комплексної стратегії функціонування морської галузі України у післявоєнний період.

Згідно з позицією О. А. Шевчук та Н. В. Гайванович, ключові перспективи України у повоєнний період у сфері морських вантажних перевезень включають:

- 1) нарощування пропускну здатності та забезпечення повноцінного експорту та імпорту через українські морські порти;
- 2) повну інтеграцію українських водних транспортних систем із європейськими стандартами та вимогами [98, с. 63].

На думку Л. А. Траченко, для ефективного розвитку морегосподарського комплексу України у повоєнний період доцільно реалізувати такі заходи:

- 1) адаптувати законодавство про морські порти до потреб функціонування воєнної адміністрації;
- 2) встановити чіткі правила фінансування робіт з оперативного відновлення портової інфраструктури;
- 3) впровадити заходи безпеки, що мінімізують ризики для діяльності портів;
- 4) укласти міжнародні угоди щодо підтримки портової галузі України на глобальному рівні [94, с. 56].

Науковці Я. Р. Корнійко, Н. О. Валявська та Р. В. Ушацький відзначають, що, в післявоєнний період стратегічним завданням морегосподарської галузі є відновлення та розвиток високоефективної й конкурентоспроможної транспортної системи, інтегрованої у транс'європейську транспортну мережу (TEN-T), що включає:

- 1) відновлення пошкодженої інфраструктури морських портів;
- 2) укладання угод державно-приватного партнерства, з пріоритетом для контейнерного терміналу біля порту Чорноморськ та залізнично-поромного комплексу поруч із ним;
- 3) спрощення процедур міжнародних перевезень через подальше впровадження морського «єдиного вікна» – інформаційної системи, що

забезпечує упорядкований збір і аналіз даних про судна.;

4) відновлення судноплавності Дніпра аж до його виходу в море;

5) розвиток Дунайського кластеру через нарощування потужностей українських дунайських портів (Усть-Дунайськ, Ізмаїл, Рені) та створення необхідної інфраструктури для збільшення вантажообігу річки Дунай із перспективою виходу на ринок країн ЄС;

6) розширення флоту під українським прапором за рахунок спрощення процедур судового реєстру, оподаткування та зниження фінансових навантажень;

7) зміцнення кадрового потенціалу через законодавче врегулювання підготовки та дипломування моряків, а також вдосконалення нормативної бази щодо умов праці у морському судноплавстві відповідно до міжнародних стандартів [33, с. 45].

В цілому можна передбачити, що після завершення війни морегосподарський сектор України, за умови запровадження гнучких механізмів його функціонування під час воєнного стану, здатен стати більш сучасним і високоефективним. Морські порти можуть стати ключовим елементом економіки країни, підвищуючи безпеку та надійність міжнародної торгівлі. Для досягнення цього необхідні цілеспрямовані заходи державної підтримки під час війни, які матимуть не лише оперативний ефект, а й сприятимуть реалізації економічних очікувань інвесторів у майбутньому, демонструючи здатність держави розробляти та впроваджувати ефективну економічну політику в складних умовах. Інвестиції в модернізацію портової інфраструктури мають здійснюватися на основі принципу пріоритетності капіталовкладень, спрямованих на забезпечення функціонування економіки під час війни. Це передбачає цільове будівництво та інтеграцію сучасних технологій у ті ділянки портової інфраструктури, які забезпечують функціонування воєнної економіки та безпекової логістики загалом.

Розвиток мультимодальних перевезень потребує впровадження комплексних економіко-правових заходів, зокрема у частині створення

спільних коридорів для безперешкодного транзиту української аграрної та іншої продукції до європейських портів. Це передбачає не лише будівництво терміналів для інтермодальних перевезень та розвиток інтеграції портів із іншими видами транспорту, але й встановлення державного контролю за цільовим використанням цих коридорів українськими суб'єктами господарювання, особливо крупним бізнесом. Реалізація цього заходу потребує запровадження спеціальних механізмів відповідальності для порушників міждержавної дисципліни транспортних коридорів [53, с. 210].

Збереження ролі українських портів у міжнародній торгівлі під час війни є ключовим завданням для держави, що вимагає наявності чіткої стратегії функціонування морегосподарської галузі у воєнний період. На жаль, на сьогодні Уряд України не розробив такої стратегії ні для портової галузі, ні для економіки країни в цілому.

Згідно зі звітом Комісії до Європейського парламенту, Ради, Європейського економічного та соціального комітету та Комітету регіонів, Україна не має повного контролю над власною береговою лінією через воєнні дії. Країні ще належить імплементувати законодавство, що відповідає Регламенту ЄС щодо портових послуг. Як держава прапора, Україні необхідно продовжувати заходи щодо підвищення якості свого флоту. Також важливо забезпечити виконання умов для визнання в ЄС свідоцтв про навігацію екіпажів відповідно до Директиви (ЄС) 2017/2397. Додаткове законодавче врегулювання функціонування ринку, доступу до професійної діяльності та систем обміну інформацією про річковий транспорт і небезпечні вантажі залишається актуальним і потребує впровадження.

О. П. Корнієнко виділяє такі напрями відновлення морегосподарського сектору України у післявоєнний період:

- 1) створення високошвидкісних багатоцільових суден;
- 2) розвиток технологій енергоефективності та використання альтернативних джерел енергії, зокрема відновлюваних;
- 3) реалізація комплексного інноваційного проекту у рибпромисловій

галузі та марикультури, що передбачає заходи з попередження негативних наслідків неправильного управління водними біоресурсами, ефективне використання морських генетичних ресурсів, розвиток марикультури водоростей-макрофітів, глибоку переробку гідробіонтів, зокрема для отримання біоактивних речовин та добавок;

4) розвиток складових сервісної економіки у сфері морекористування та морського туристично-рекреаційного бізнесу;

5) застосування нанотехнологій та високотехнологічних матеріалів у морегосподарському комплексі України [32, с. 65].

Гарантією успішного розвитку морегосподарського комплексу у післявоєнний період є його здатність гнучко реагувати на зміни ринкової кон'юнктури. Це можливо забезпечити через впровадження передових інноваційних технологій, модернізацію основних виробничих фондів, технічне переоснащення та створення нової комплексної моделі управління.

Ефективне функціонування морегосподарського комплексу України у повоєнний період можливе лише за умови: державної підтримки вітчизняної морської галузі; створення сприятливих умов для залучення інвестицій у розвиток морської індустрії; надання податкових та інших пільг підприємствам суднобудівного сектору.

У післявоєнний період першочерговим завданням стає створення системи заходів, спрямованих на адаптацію морської діяльності України та регіональних морегосподарських комплексів до можливих негативних наслідків коливань світової фінансової кон'юнктури. За умов нестабільності глобальної фінансової системи та гострого дефіциту ліквідності особливо загострюється потреба у визначенні пріоритетних комплексних напрямів розвитку морегосподарської сфери та відповідних проєктів, а також у диверсифікації джерел їх фінансування. Інакше кажучи, особливе значення набуває питання визначення ефективних шляхів збільшення фінансових ресурсів, спрямованих на реалізацію конкретних проєктів. Окрім коштів регіональних бюджетів, доцільно активніше застосовувати механізми

державно-приватного партнерства, такі як концесії або контракти з розподілом ризиків, які забезпечують збалансовану взаємодію державних і приватних інтересів, із залученням Інвестиційного та Венчурного фондів, а також коштів іноземних інвесторів [32, с. 66].

Як початковий крок у цьому напрямі слід терміново розробити проєкт Плану впровадження Стратегії розвитку морської діяльності України, а не обмежуватися лише «Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року» [91]. У межах такого плану доцільно здійснити ешелонування перспективних інвестиційних заходів та морегосподарських проєктів – включно з інфраструктурними, соціальними, інноваційними, міжвідомчими, міжрегіональними та міжнародними – за часовими рамками та етапами реалізації. Крім того, важливо окреслити конкретні практичні механізми використання глобальних і субрегіональних конкурентних переваг у морській діяльності приморських регіонів України.

У повоєнний період, з метою узгодження інтересів трьох ключових учасників морської політики України – держави, суспільства та бізнесу – особливу увагу слід приділити розвитку системи страхування у морській діяльності та відповідних інститутів. Нині ця сфера значною мірою стримує надходження прямих інвестицій у морегосподарський комплекс України та відлякує іноземних інвесторів. Аналіз цієї проблематики водночас дозволяє усвідомити необхідність вирішення ширшого завдання – визначення перспектив вдосконалення та підвищення конкурентоспроможності складових сервісної економіки морекористування, включаючи логістичні системи, інформаційне забезпечення, гідрографічні та гідрометеорологічні служби.

В інтересах побудови та впровадження інноваційного сценарію розвитку морегосподарського комплексу України особлива увага має приділятися людському капіталу та інтелектуальному потенціалу, які становлять основу «економіки знань» у морському секторі. Це передбачає розвиток системи підготовки фахівців морських професій, де ключову роль відіграє вища

освіта, а також активне впровадження нових форм здобуття вищої та середньої освіти. Втрата перспективного бачення, комплексності та інтелектуального лідерства в цій сфері робить будь-які стратегії на вищому державному рівні менш актуальними, чутливими та довгостроковими, що з часом призводить до їх ігнорування або відкидання.

У дослідженнях, присвячених можливостям структурно-інституційних змін у системі регулювання морегосподарського комплексу України, пріоритетним стає визначення ключових напрямів підвищення його ефективності, результативності та якості функціонування. Це відкриває перспективи оптимізації процесу прийняття управлінських рішень із застосуванням інформаційних технологій у контексті надання послуг у форматі «електронного уряду». Водночас великою мірою актуальним залишається аналіз перспектив перерозподілу повноважень і відповідальності між різними рівнями державної влади та посилення горизонтальних управлінських взаємозв'язків у морегосподарському комплексі України.

У повоєнний період для створення сучасної системи координації морської діяльності України доцільно перш за все визначити напрямки підвищення її оперативності, своєчасності та здатності гнучко реагувати на ризики, виклики та негативні тенденції. Наступним етапом має стати розробка поліцентричної моделі морегосподарського комплексу, яка забезпечить стабільність його розвитку, а також впровадження прогресивних форм просторової організації морекористування та механізмів узгодження відомчих інтересів на регіональному та місцевому рівнях. Водночас необхідно визначити шляхи вдосконалення стратегічного менеджменту, підвищення відкритості, комунікації, кооперації та координації, а також забезпечення широкої громадської участі у процесі прийняття рішень [32, с. 67].

Виходячи з викладеного, ключовими напрямками вдосконалення державного регулювання розвитку морегосподарського комплексу України у повоєнний період мають бути:

1) забезпечення ефективного функціонування нормативно-правових, фінансових та організаційно-економічних механізмів розвитку морської галузі;

2) створення умов для ринкового саморегулювання морської сфери, ліквідація або перепрофілювання окремих підприємств суднобудування та судноремонту, які не здатні витримати конкуренцію на ринку;

3) активне залучення інвестицій для розвитку морських портів та їх інфраструктурних об'єктів, включаючи передачу підприємств портової галузі та частини інфраструктури в концесію;

4) підвищення конкурентоспроможності водного транспорту на внутрішньому та міжнародному ринках транспортних послуг;

5) приведення стандартів безпеки роботи морських портів у відповідність до міжнародних вимог та удосконалення логістичних систем тощо [36, с. 142].

Слід погодитись з позицією Л. О. Гришиної, що з метою прискорення інтеграції українського морегосподарського комплексу до європейської економічної системи, підвищення його конкурентоспроможності та здатності задовольняти потреби національної економіки й населення необхідно провести техніко-технологічне оновлення суднобудівних підприємств, модернізацію існуючої інфраструктури морських і річкових портів, а також впровадження мультимодальних транспортних технологій і комплексних інфраструктурних рішень [15, с. 134].

Отже, можна констатувати, що відновлення морегосподарського комплексу України у повоєнний період є багатовекторним процесом, що включає модернізацію інфраструктури та технологій, розвиток ключових галузей морської економіки, інтеграцію в міжнародні системи, формування сприятливого інвестиційного та правового середовища і створення умов для сталого економічного зростання.

ВИСНОВКИ

За результатами дослідження тенденцій розвитку морегосподарського комплексу в Україні можна зробити наступні висновки.

1. Морегосподарський комплекс України є багатовимірною системою, яка інтегрує економічні, правові, екологічні, транспортно-логістичні та безпекові аспекти функціонування держави у межах її морської юрисдикції. Він охоплює діяльність у сфері морського транспорту, рибного господарства, суднобудування, видобування морських ресурсів, рекреації та наукових досліджень, що забезпечує ефективне використання морських і прибережних ресурсів. Структурно морегосподарський комплекс включає соціальну підсистему, яка формує людський потенціал та соціальну стабільність регіонів, екологічну підсистему, що охоплює природні ресурси і умови для морської діяльності, та економічну підсистему, яка об'єднує суб'єктів господарювання і забезпечує взаємодію між виробництвом, сервісом і логістикою. Його функціонування базується на нормативно-правовому забезпеченні, що включає Конституцію України, Кодекс торговельного мореплавства, закони про транспорт і морські порти, а також міжнародні конвенції, що регламентують безпеку, охорону довкілля та використання морських ресурсів.

Основні напрями діяльності морегосподарських підприємств України охоплюють кілька взаємопов'язаних сфер. По-перше, це функціонування морських портів, що включає управління інфраструктурою, забезпечення безпеки судноплавства, обслуговування вантажів і пасажирів, а також розвиток інвестиційних та екологічно відповідальних програм. По-друге, суднобудівельна та судноремонтна діяльність, яка забезпечує будівництво, модернізацію та ремонт морських суден відповідно до національних та міжнародних стандартів безпеки й екології. По-третє, транспортна діяльність морських підприємств охоплює перевезення вантажів і пасажирів, організацію мультимодальних перевезень та дотримання міжнародних норм судноплавства. Четвертий напрям – рибне господарство, що включає

промислове рибальство, аквакультуру та забезпечення продовольчої безпеки з урахуванням екологічних і біологічних стандартів. До морегосподарських підприємств належить також курортно-рекреаційна та туристична діяльність, видобуток морських мінеральних ресурсів і супутні будівельні та підрядні роботи для розвитку портової інфраструктури.

Морегосподарський комплекс України має стратегічне значення для забезпечення економічної стабільності держави, оскільки інтегрує портову інфраструктуру, судноплавство, рибне господарство та суднобудівну промисловість у єдину економічну систему. Його діяльність регулюється багаторівневою нормативно-правовою базою, що забезпечує передбачуваність, захист інвестицій та розвиток конкуренції, сприяючи залученню приватного капіталу та модернізації інфраструктури. Морегосподарський комплекс формує значний експортний потенціал країни та забезпечує сталий розвиток логістики й транзитних перевезень, що безпосередньо впливає на макроекономічну стабільність. У сукупності ефективне функціонування морегосподарського комплексу зміцнює національну економіку, інтегрує Україну у світові торговельні та транспортні потоки та сприяє реалізації її стратегічних інтересів у морському регіоні.

2. Реалії сьогодення морегосподарського комплексу України характеризуються значною застарілістю суднового та портового флоту, низьким рівнем інноваційної активності та обмеженою конкурентоспроможністю на міжнародних ринках. Порти потребують модернізації інфраструктури та впровадження сучасних логістичних і цифрових рішень для оптимізації вантажопотоків і зменшення бюрократії. Незважаючи на наявність технічного та кадрового потенціалу, обмежені державні ресурси та відсутність комплексної стратегії гальмують розвиток галузі. Інноваційні зрушення проявляються у впровадженні автоматизованих систем управління портовими операціями, «зелених» технологій, цифровізації документообігу та блокчейн-рішень для забезпечення прозорості й ефективності. Такі новації, за підтримки держави та приватних

інвестицій, мають потенціал підвищити ефективність морського транспорту, інтегрувати його у глобальні ланцюги поставок і зміцнити позиції України як морської держави.

Сучасні вектори розвитку морських портів України в межах морегосподарського комплексу спрямовані на підвищення ефективності перевалки вантажів, модернізацію інфраструктури та інтеграцію з міжнародними транспортними коридорами. Важливим напрямком є впровадження моделі управління «порт-лендлорд» та залучення приватних інвестицій через концесію, що дозволяє оновлювати технічне оснащення портів і збільшувати їх вантажопереробні потужності. Одним із пріоритетів є розвиток цифрових систем оформлення вантажів та оптимізація адміністративних процедур, що сприяє зниженню корупційних ризиків і пришвидшенню логістичних процесів. Значна увага приділяється підвищенню безпеки мореплавання, мобілізаційній готовності портової інфраструктури та дотриманню норм міжнародного морського права. Крім того, порти повинні поєднувати комерційну діяльність із соціально-екологічними функціями, мінімізуючи негативний вплив на навколишнє середовище та сприяючи сталому розвитку морегосподарського комплексу України.

3. Воєнний стан суттєво вплинув на морегосподарський комплекс України, зокрема спричинив блокаду більшості морських портів і значні руйнування портової інфраструктури. На даний момент Україна, хоча й має доступ до моря, фактично вийшла з глобальної конкуренції в галузі суднобудування, протягом багатьох років не вважаючи цей сектор пріоритетним. Держава зробила помилку, не звертаючи уваги як на цивільне суднобудування, так і на військове кораблебудування, і війна з Російською Федерацією лише загострила ці проблеми, поглиблюючи негативні тенденції в галузі.

Судноплавство в Чорному та Азовському морях стало надзвичайно небезпечним через військові атаки, мінування навігаційних шляхів і загрозу

ракетних ударів. Через обмеження та блокування портів значно знизилися обсяги морських перевезень і рибного промислу, що завдало економічних збитків та ускладнило логістику. Суднобудівна галузь України зазнала руйнувань виробничих потужностей і втрати кваліфікованих кадрів, що обмежило її здатність до виконання замовлень і розвитку. В умовах воєнного стану виникла потреба в глибоких економічних, правових і організаційних змінах для відновлення портової та суднобудівної інфраструктури, забезпечення безпеки судноплавства та стабільного функціонування морегосподарського комплексу.

4. Державна політика України у сфері морегосподарства являє собою стратегічно важливий напрям державного управління, спрямований на раціональне використання морських ресурсів, модернізацію інфраструктури та забезпечення безпеки морського простору. Вона базується на принципах сталого розвитку, економічної доцільності та екологічної відповідальності, що узгоджується з європейськими та міжнародними стандартами управління морськими територіями. Основна увага приділяється створенню умов для ефективного функціонування портів, суднобудівної галузі, рибного господарства, а також розвитку транспортно-логістичних зв'язків і транзитного потенціалу держави.

На сьогоднішній день морегосподарська політика України стикається з низкою викликів, пов'язаних із втратою контролю над частиною морських акваторій, руйнуванням портової інфраструктури, мінуванням морських шляхів та екологічними ризиками, спричиненими бойовими діями. Ці фактори обумовлюють потребу у переосмисленні стратегічних підходів, активізації міжнародного співробітництва, залученні іноземних інвестицій і зміцненні правових механізмів захисту національних інтересів.

Особливого значення державна політика набуває в умовах воєнного стану, коли необхідним є не лише відновлення морської інфраструктури, а й посилення оборонного потенціалу та захист національних морських інтересів. У цілому така політика виступає ключовим чинником інтеграції

України до європейського морського простору, сприяючи зміцненню її економічної безпеки та міжнародного авторитету як морської держави.

5. Міжнародний досвід відіграє ключову роль у трансформації морегосподарського комплексу України, оскільки дозволяє адаптувати найефективніші моделі управління портами, транспортною інфраструктурою та морськими ресурсами відповідно до світових стандартів. Вивчення практик провідних морських держав сприяє формуванню сучасної системи управління, що базується на принципах децентралізації, державно-приватного партнерства та екологічної відповідальності. Застосування міжнародних підходів до розвитку морської галузі дає можливість підвищити конкурентоспроможність українських портів, оптимізувати логістичні процеси та залучити іноземні інвестиції. Важливим аспектом є також імплементація європейських норм безпеки мореплавства та цифрових технологій управління портами, що підвищує ефективність морського сектору. Отже, міжнародний досвід виступає основою для формування стратегії відновлення та сталого розвитку морегосподарського комплексу України в умовах інтеграції до глобального економічного простору.

6. Відновлення морегосподарського сектору України у повоєнний період передбачає комплексну модернізацію інфраструктури, технологій та управлінських систем, що дозволить забезпечити його ефективне функціонування в умовах нової економічної реальності. Основною передумовою цього процесу є поєднання державної підтримки, міжнародного партнерства та приватних інвестицій, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності морської галузі. Особливого значення набуває розбудова мультимодальних транспортних коридорів, розвиток логістичних хабів і створення сприятливого правового поля для участі України у глобальних ланцюгах постачання. У післявоєнний період першочерговим завданням стає створення системи заходів, спрямованих на адаптацію морської діяльності України та регіональних морегосподарських комплексів до можливих негативних наслідків коливань світової фінансової

кон'юнктури. Особливого значення набуває питання визначення ефективних шляхів збільшення фінансових ресурсів, спрямованих на реалізацію конкретних проєктів. Окрім коштів регіональних бюджетів, доцільно активніше застосовувати механізми державно-приватного партнерства, такі як концесії або контракти з розподілом ризиків, які забезпечують збалансовану взаємодію державних і приватних інтересів, із залученням Інвестиційного та Венчурного фондів, а також коштів іноземних інвесторів.

Важливим напрямом є також відновлення суднобудівної та судноремонтної галузі, розвиток морської освіти й науки, що сприятиме підготовці висококваліфікованих кадрів для оновленої морської економіки. Зміцнення міжнародного співробітництва у сфері мореплавства, впровадження європейських стандартів безпеки та екологічності стане фундаментом для сталого розвитку галузі. Успішна реалізація цих заходів можлива лише за умови впровадження прозорої системи управління, яка враховуватиме інтереси держави, бізнесу та суспільства. Післявоєнне відновлення морегосподарського комплексу має стати не просто процесом реконструкції, а глибокою структурною трансформацією, що забезпечить Україні статус сучасної морської держави з високим рівнем інтеграції у світову економіку.

Таким чином, можна підкреслити, що морегосподарський комплекс України має значний стратегічний потенціал, проте його реалізація залежить від здатності держави адаптуватися до нових геополітичних умов, впроваджувати інновації та інтегруватися в міжнародні транспортні системи. Попри серйозні виклики війни, галузь демонструє здатність до відновлення, структурної перебудови та переходу на сучасні моделі розвитку – більш відкритої, інноваційної, інтегрованої у європейський ринок і орієнтованої на довгострокове функціонування та модернізацію.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адміністрація морських портів України: офіційний сайт. URL: <https://www.uspa.gov.ua> (дата звернення: 19.08.2025).
2. Артем'єв О. С. Державне управління морегосподарським комплексом України. *Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування*. 2020. № 1. С. 1-15.
3. Будник В. А., Шкуренко О. В. Перспективи розвитку інфраструктури портових терміналів України: монографія. Харків: Видавництво Іванченка І. С., 2021. 125 с.
4. Бурдига І. П. Що відбувається в морських портах України під час війни. URL: <https://www.dw.com/uk/shcho-vidbuvaetsia-v-morskykh-portakh-ukrainy-pid-chas-viiny/a-61793088> (дата звернення: 21.08.2025).
5. Буткевич О. В. Економіко-правова характеристика сучасного стану рибного господарства України. *Вісник Національного університету «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого»*. 2013. № 3. С. 99-107.
6. Водний кодекс України: Закон України від 06.06.1995 року № 213/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-вр> (дата звернення: 12.07.2025).
7. Волосюк М. В., Вдовиченко Л. Ю. Морегосподарський комплекс: проблеми розвитку та регулювання: монографія. Київ: ЦУЛ, 2018. 152 с.
8. Вольська О. М. Застосування закордонного досвіду при удосконаленні процесу управління підприємствами морського транспорту. *Збірник наукових праць ЧДТУ*. 2022. Вип. 67. С. 105-114.
9. Габ О. Г., Корощенко М. М. Пріоритети державної морської політики у сфері розвитку морських портів України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2020. № 13-14. С. 137-142.
10. Горбаченко С. А. Інституційні умови впровадження управлінських інновацій у морегосподарській сфері. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2019. Вип. 4(1). С. 43-49.
11. Горбаченко С. А. Конкурентоспроможність менеджменту

морегосподарського комплексу України. *Вчені записки Таврійського національного університету ім. В. І. Вернадського*. 2019. № 4(1). С. 35-39.

12. Горбаченко С. А. Морегосподарський комплекс України: просторові аспекти розвитку. *Приазовський економічний вісник*. 2019. Вип. 4 (15). С. 43-47.

13. Горбаченко С. А., Каражія Е. А. Структуризація морегосподарського комплексу України. *Держава та регіони*. 2019. № 4. С. 33-37.

14. Господарський кодекс України: Закон України від 16.01.2003 року № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (дата звернення: 08.07.2025).

15. Гришина Л. О., Карась П. М., Філіпішина Л. М. Тенденції, проблеми та перспективи розвитку морегосподарського комплексу України в умовах євроінтеграції. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2019. Вип. 24(1). С. 131-135.

16. Гуренко А. В., Щеникова Е. В., Євсік М. С. Дослідження сучасного потенціалу морегосподарського комплексу України. *Вісник Приазовського державного технічного університету*. 2017. Вип. 33. С. 218-224.

17. Гусаріна Н. В., Липинська О. А., Скітяшина В. К. Формування механізму державної підтримки розвитку морегосподарського комплексу України. *Економіка: реалії часу*. 2021. №5(57). С. 23-29.

18. Данилова І. О. Щодо окремих проблем функціонування та правового регулювання діяльності водного транспорту України. *Часопис Київського університету права*. 2020. №3. С. 213-217.

19. З початку повномасштабної війни росіяни пошкодили майже 400 об'єктів портової інфраструктури. URL: <https://delo.ua/news/z-pocatku-viini-rosiyani-poskodili-385-objektiv-portovoyi-infrastrukturi-443465> (дата звернення: 21.08.2025).

20. Згама А. О, Зятіна Д. В. Сучасні тенденції розвитку

морегосподарського комплексу в Україні та світі. *Підприємництво, господарство і право*. 2021. № 2. С. 158-163.

21. Земельний кодекс України: Закон України від 25.10.2001 року № 2768-III URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14> (дата звернення: 13.07.2025).

22. Кириллова О. В., Кириллова В. Ю., Магамадов О. Р. Поняття «Smart Port» у контексті глобальних тенденцій інтеграції інтелектуальних транспортних та інформаційних технологій у портовій індустрії. *Вчені записки ТНУ ім. ВІ Вернадського*. 2024. №35. С. 81-86.

23. Кібік О. М., Подцерковний О. П. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія. Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2014. 442 с.

24. Ковалевський В. В., Михайлюк О. Л., Семенов В. Ф. Розміщення продуктивних сил: підручник. Київ: Знання, 2018. 502 с.

25. Кодекс законів про працю України: Закон України від 10.12.1971 року № 322-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/322-08> (дата звернення: 14.07.2025).

26. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 року № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр> (дата звернення: 08.07.2025).

27. Коморін В. М., Український В. В. Визначення факторів впливу воєнних дій на морське довкілля України. Одеса: УкрНЦЕМ, 2022. 85 с.

28. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10.12.1982 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU82K23R> (дата звернення: 09.07.2025).

29. Конвенція про працю в морському судноплаванні від 23.02.2006 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU06257> (дата звернення: 20.07.2025).

30. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 року № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр> (дата

звернення: 05.07.2025).

31. Концепція загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості: схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17 липня 2013 р. № 603-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/603-2013-p> (дата звернення: 21.07.2025).

32. Корнієнко О. П. Морегосподарська діяльність України в умовах економічної кризи. *Економічний простір*. 2025. № 198. С. 63-68.

33. Корнійко Я. Р., Валявська Н. О., Ушацький Р. В. Перспективи розвитку та аналіз сучасного стану портової галузі України. *Економіка та суспільство*. 2025. №76. С. 40-48.

34. Лихопека К. І. Морські перевезення в умовах війни. URL: <https://lcf.ua/thought-leadership/international-arbitration/morski-perevezennya-v-umovah-vijni> (дата звернення: 21.08.2025).

35. Ломоносова О. Е., Ломоносов А. В., Надточий І. І. Сутність морегосподарської діяльності та класифікація її видів. *Економічний простір*. 2015. № 93. С. 117-130.

36. Лопушинський І. П., Артем'єв О. С. Удосконалення державного регулювання та координація розвитку морегосподарського комплексу України. *Вісник Херсонського національного технічного університету*. 2021. № 3. С. 138-143.

37. Марченко Н. Одеський порт переходить на цифру: як нова система DocPort пришвидшить логістику. URL: <https://landlord.ua/news/odeskyj-port-perehodyt-na-czyfru-yak-nova-systema-docport-pryshvydshyt-logistyku> (дата звернення: 19.08.2025).

38. Марченко С. І. Особливості правового регулювання рибного господарства в Україні. *Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України*. 2016. Вип. 243. С. 85-93.

39. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден від 02.11.1973 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009 (дата звернення: 10.07.2025).

40. Міжнародна конвенція про вантажну марку від 05.04.1966 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU66017> (дата звернення: 11.07.2025).
41. Міжнародна Конвенція про охорону життя людини на морі від 01.11.1974 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU74K04U> (дата звернення: 12.07.2025).
42. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі від 27.04.1979 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_138 (дата звернення: 15.07.2025).
43. Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів від 12.12.2002 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU02257> (дата звернення: 21.07.2025).
44. Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення від 04.11.1993 року. URL: https://docs.dtkt.ua/doc/995_304 (дата звернення: 17.07.2025).
45. Мішеглина К. М. Європейські стандарти морської політики та розвиток морської доктрини України. *Актуальні проблеми політики*. 2020. Вип. 66. С. 135-141.
46. Морська доктрина України на період до 2035 року: затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 року № 1108. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п> (дата звернення: 06.08.2025).
47. Насарая А. В. Правові основи інноваційного розвитку морських портів України. *Актуальні проблеми політики*. 2024. Вип. 74. С. 178-184.
48. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках: схвалена постановою Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 року № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-п> (дата звернення: 07.08.2025).
49. Огляд рибного ринку України за 2022 та 2023 роки. URL: <https://uifsa.ua/news/news-of-ukraine/overview-of-the-fish-market-of-ukraine-for->

2022-and-2023 (дата звернення: 21.08.2025).

50. Озаринська В. В. Нормативно-правове забезпечення аутсорсингу в морській галузі. *Пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України в умовах глобалізації: аналітична доповідь*. Одеса: Фенікс, 2013. С. 134-136.

51. План заходів з реалізації Стратегії морської безпеки України: затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 22 листопада 2024 року № 1162-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1162-2024-r> (дата звернення: 15.08.2025).

52. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 року № 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (дата звернення: 11.07.2025).

53. Подцерковний О. П. Проблеми правового забезпечення портової галузі в умовах війни. *Право та державне управління*. 2023. №3. С. 205-212.

54. Про аквакультуру: Закон України від 18.09.2012 року № 5293-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5293-17> (дата звернення: 18.07.2025).

55. Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24.02.2022 року № 64/2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022> (дата звернення: 20.08.2025).

56. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16.05.1995 року № 162/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/162/95-вр> (дата звернення: 16.07.2025).

57. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 року № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> (дата звернення: 26.07.2025).

58. Про Загальнодержавну програму розвитку рибного господарства України на період до 2010 року: Закон України від 19.02.2004 року № 1516-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1516-15> (дата звернення: 09.07.2025).

59. Про закриття морських портів: Наказ Мінінфраструктури від

28.04.2022 року № 256. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0470-22> (дата звернення: 20.08.2025).

60. Про захист економічної конкуренції: Закон України від 11.01.2001 року № 2210-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2210-14> (дата звернення: 16.07.2025).

61. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16.04.1991 року № 959-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12> (дата звернення: 14.07.2025).

62. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18.09.1991 року № 1560-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12> (дата звернення: 23.07.2025).

63. Про концесію: Закон України від 03.10.2019 року № 155-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20> (дата звернення: 22.08.2025).

64. Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 02.03.2015 року № 222-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19> (дата звернення: 24.07.2025).

65. Про міжнародні договори України: Закон України від 29.06.2004 року № 1906-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15> (дата звернення: 10.07.2025).

66. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 року № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (дата звернення: 26.07.2025).

67. Про національну безпеку України: Закон України від 21.06.2018 року № 2469-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19> (дата звернення: 26.07.2025).

68. Про окремі питання щодо забезпечення здійснення імпорту: постанова Кабінету Міністрів України від 24.02.2022 року № 153. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/153-2022-п> (дата звернення: 10.08.2025).

69. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25.06.1991 року № 1264-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/>

show/1264-12 (дата звернення: 21.07.2025).

70. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06.04.2000 року № 1644-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14> (дата звернення: 28.07.2025).

71. Про природні монополії: Закон України від 20.04.2000 року № 1682-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1682-14> (дата звернення: 23.07.2025).

72. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні: Закон України від 08.09.2011 року № 3715-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3715-17> (дата звернення: 28.07.2025).

73. Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості: Закон України від 06.09.2012 року № 5209-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5209-17> (дата звернення: 15.07.2025).

74. Про режим іноземного інвестування: Закон України від 19.03.1996 року № 93/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/93/96-вр> (дата звернення: 10.07.2025).

75. Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів: Закон України від 08.07.2011 року № 3677-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3677-17> (дата звернення: 29.07.2025).

76. Про Стратегію морської безпеки України: Рішення РНБО від 17.07.2024 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0010525-24> (дата звернення: 04.08.2025).

77. Про тваринний світ: Закон України від 13.12.2001 року № 2894-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2894-14> (дата звернення: 12.07.2025).

78. Про технічні регламенти та оцінку відповідності: Закон України від 15.01.2015 року № 124-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/124-19> (дата звернення: 13.07.2025).

79. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 року № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр> (дата звернення:

21.07.2025).

80. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01.07.2004 року № 1955-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15> (дата звернення: 19.07.2025).

81. Про туризм: Закон України від 15.09.1995 року № 324/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-вр> (дата звернення: 11.07.2025).

82. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 року № 1095. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-п> (дата звернення: 20.09.2025).

83. Рогов В. Г. Цифрова трансформація управління людським капіталом підприємств морегосподарського комплексу. *Shipbuilding & marine infrastructure*. 2024. № 2. С. 69-78.

84. Сергєєв Ю. В., Назарчук І. М. Як морська галузь пристосовується до умов війни? Приклади від голови Комітету з морського права Асоціації адвокатів України. URL: <https://yur-gazeta.com/interview/yak-morska-galuz-pristosovuetsya-do-umov-viyni-prikladi-vid-golovi-komitetu-z-morskogo-prava-asociac.html> (дата звернення: 21.08.2025).

85. Сержук А. В. Морські перевезення під час війни. *Економіка та підприємництво*. 2023. № 50. С. 40-48.

86. Сєднєв Ю. В. Специфіка розвитку морегосподарського комплексу в муніципальних правовідносинах. *Актуальні проблеми держави і права*. 2013. №69. С. 498-503.

87. Собкевич О. В. Ресурс морегосподарського комплексу у забезпеченні сталого розвитку малих міст і зміцненні економічної безпеки України. *Наукові записки НУ «Острозька академія»*. 2017. № 5. С. 36-40.

88. Станіславик О. В., Захаренко В. В. Потенціал морегосподарського комплексу – резерв економічного розвитку України. *Актуальні проблеми теорії та практики менеджменту*. 2018. Вип. 1. С. 129-131.

89. Стовба Т. А. Маркетинг та менеджмент підприємств

морегосподарського комплексу. Херсон: ХДМІ, 2012. 255 с.

90. Стратегія морської безпеки України: затверджена Указом Президента України від 17 липня 2024 року № 468/2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/468/2024> (дата звернення: 15.07.2025).

91. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року: затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2020 року № 1634-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p> (дата звернення: 10.08.2025).

92. Стратегія розвитку Одеської області на період 2021-2027 років: затверджена рішенням обласної ради від 03.03.2020 року №1228-VII. URL: <https://oblrada.od.gov.ua/wp-content/uploads/1228-VII1.pdf> (дата звернення: 20.08.2025).

93. Суднобудування в Україні - невід'ємна складова індустріально розвиненої країни. URL: <https://ooru.org.ua/media/news/sudnobuduvannia-v-ukraini-nevidiemna-skladova-industrialno-rozvyvlenoi-krainy> (дата звернення: 21.08.2025).

94. Траченко Л. А. Проблеми та можливості для розвитку бізнесу морської галузі України в повоєнний період. *Економіка та суспільство*. 2025. №71. С. 53-59.

95. Трунін К. С. Структурування морегосподарського комплексу України. *Збірник наукових праць Національного університету кораблебудування*. 2014. № 1. С. 120-125.

96. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 року № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення: 18.07.2025).

97. Чернишова Л. І. Яковенко О. І. Впровадження нової моделі управління «Порт-лендлорд» та інноваційних заходів як основних важелів розвитку портової інфраструктури. *Наукові перспективи*. 2022. Вип. № 5. С. 294-307.

98. Шевчук О. А., Гайванович Н. В. Сучасний стан, проблеми та

перспективи розвитку морських вантажних перевезень в Україні та світі. *Економічний вісник Національного технічного університету України "Київський політехнічний інститут"*. 2023. № 25. С. 59-64.

99. Шинкар М. Л. Правове забезпечення функціонування морегосподарського комплексу. *Економіко-правовий розвиток сучасної України: матеріали III Всеукраїнської наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених*. Одеса: Фенікс, 2013. С. 363-365.

100. Ширяєва Л. В., Онешко С. В. Фактори впливу на інноваційну діяльність підприємств портової галузі. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. 2020. № 11(1). С. 109-118.

101. Янковський В. А. Морська портова галузь України: сучасний стан, проблеми та перспективи реформування. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2021. Вип. 1. С. 47-51.

102. Яцкевич І. В. Базові елементи державного управління розвитком морських портів. *Публічне управління і адміністрування в Україні*. 2020. Вип. 20. С. 67-72.

103. Alderton P. M. *Sea Transport Operation and Economics*. London: Black Publishers Ltd, 2011. 336 p.

104. Alternative Port Management Structures and Ownership Models. URL: https://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/03_TOOLKIT_Module3.pdf (дата звернення: 21.09.2025).

105. Borland C. US Coast Guard and MARAD Efforts. *Coast Guard Journal of Safety & Security at Sea - Proceedings of the Marine Safety & Security Council*. 2015. №3. P. 28-29.

106. European Maritime Safety Agency. An overview of the 29 European maritime administrations. URL: <https://www.emsa.europa.eu/overview-maritime-administrations/download/1031/621/23.html> (дата звернення: 24.09.2025).

107. Kormych B., Averochkina T., Gaverskyi V. The Ukrainian Public Administration of Territorial Seas: A European Example. *European Energy and Environmental Law Review*. 2020. Vol. 29. Iss. 2. P. 26-38.