

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

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

Список використаних джерел:

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

Бурмака Л.О.

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

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО СУДНОПЛАВСТВА

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Список використаних джерел:

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

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

Валуєва Л.В.

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

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ УКРАЇНИ В СФЕРІ ПОРТОВИХ ІННОВАЦІЙ

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

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

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