

Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики

**Матеріали
XVII Міжнародної науково-практичної конференції**

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
АСОЦІАЦІЯ МОРСЬКОГО ПРАВА УКРАЇНИ
КОЛЕГІЯ ЮРИСТІВ З МОРСЬКОГО ПРАВА УКРАЇНИ

«Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики»

Матеріали
XVII Міжнародної науково-практичної конференції

Одеса – 2024

УДК 341.225(082)

ББК 67.912.412

М 432

Рекомендовано до друку рішенням Вченої ради Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту Національного університету «Одеська морська академія» від 28 травня 2024 р. (протокол № 10).

Редакційна колегія: Міусов М.В., д.т.н., проф. (голова редколегії); Голіков В.А. д.т.н., проф.; Шемякін О.М., д.ю.н., проф.; Примачов М.Т., д.е.н., проф.; Савінова Н.А. д.ю.н., с.н.с.; Сотниченко Л.Л., д.е.н., доцент; Доннікова І.А., д.ф.н., доцент; Ковбан А.В., к.ю.н., доцент; Скоробагатько А.В., д.ю.н., доцент; Степанов С.В., к.ю.н., доцент та інші.

Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: Матеріали XVII Міжнародної науково-практичної конференції НУОМА. – Одеса: НУОМА, 2024 – 175 с.

У збірник увійшли матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики», що відбулась в Національному університеті «Одеська морська академія» 26 квітня 2024 р.

Видання містить аналіз актуальних проблем ефективного правового регулювання та управління в сфері використання морегосподарського комплексу та інфраструктури в умовах війни та миру. Пропонуються дослідження окремих аспектів історії морського права, міжнародних економічних відносин, стратегічного управління на підприємствах і організаціях морського та річкового транспорту.

УДК 341.225(082)

ББК 67.912.412

Надані учасниками матеріали надруковані із збереженням авторської редакції. Редакційна колегія не завжди поділяє думку авторів.

© Національний університет «Одеська морська академія», 2024

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

Розділ II. МЕНЕДЖМЕНТ МОРСЬКОГО СЕГМЕНТУ В УМОВАХ АДАПТИВНОЇ ЕКОНОМІКИ

Бабаченко М.В.

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

Барінов Д.А.

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

Бурмака Л.О.

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

Валуєва Л.В.

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

Гнатюк Б.

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

Головченко О.М.

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

Коваль В.І.

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

Кожин О.Д.

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

Кошева Є.О.

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

Кузьменко К.М.

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

Мезіна Л.В.

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

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

Валуєва Л.В.

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

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ УКРАЇНИ В СФЕРІ ПОРТОВИХ ІННОВАЦІЙ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

моделювання за допомогою сучасних програм автоматизації моделювання тощо).

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

- використання мобільних комп'ютерів для управління вантажопотоками порту;

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

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

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

Список використаних джерел:

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

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

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

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

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

Гнатюк Б.

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

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ ВЕЛИКОЮ СУДНОПЛАВНОЮ КОМПАНІЄЮ

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

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

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

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