

Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики

**Матеріали
XVIII 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
XVIII Міжнародної науково-практичної конференції

Одеса – 2025

УДК 341.225(082)

М432

Рекомендовано до друку рішенням Вченої ради Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту Національного університету «Одеська морська академія» від 27 травня 2025 р. (протокол № 10).

Редакційна колегія: Савінова Н.А., д.ю.н., с.н.с. (голова редколегії); Шемякін О.М., д.ю.н., проф.; Сотниченко Л.Л., д.е.н., проф.; Голубкова І.А., д.е.н., проф.; Доннікова І.А., д.ф.н., проф.; Вишневський В.Л., к.ю.н., доцент; Задоя І.І., к.ю.н., доцент; Степанов С.В., к.ю.н., доцент.

Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали **М432** XVIII Міжнародної науково-практичної конференції НУОМА (25 квітня 2025 р.) – Одеса: НУОМА, 2025 – 215 с.

У збірник увійшли матеріали XVIII щорічної Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики», що відбулась в Національному університеті «Одеська морська академія» 25 квітня 2025 р.

Видання містить аналіз актуальних безпекових та організаційно-правових проблем в сфері використання Світового океану, морегосподарського комплексу та інфраструктури в сучасних умовах.

УДК 341.225(082)

© Національний університет «Одеська морська академія», 2025

© Асоціація морського права України, 2025

© Колегія юристів з морського права України, 2025

<i>Соколов А.В.</i> ЦИФРОВІ ДВІЙНИКИ ПОРТІВ ЯК ІНСТРУМЕНТ ВІДНОВЛЕННЯ ТА МОДЕРНІЗАЦІЇ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ	174
<i>Станєва Я.М.</i> ЗБАЛАНСОВАНИЙ РОЗВИТОК СЕРВІСНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПОРТІВ В УМОВАХ КОМПЛЕКСНИХ ЗАГРОЗ	178
<i>Табенський С.В.</i> АНАЛІЗ СУЧАСНИХ СТРАТЕГІЙ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ	182
<i>Трегубенко М.В.</i> КОНЦЕПЦІЇ РОЗВИТКУ ІНФОРМАЦІЙНО- КОМУНІКАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ	186
<i>Цупка О.В.</i> МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ЦИФРОВОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ УПРАВЛІННЯ МОРСЬКИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ: РОЛЬ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ	189
РОЗДІЛ IV. НАЦІОНАЛЬНІ ІНТЕРЕСИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЦИВІЛІЗАЦІЙНИХ ВИКЛИКІВ	192
<i>Доннікова І.А.</i> АНТРОПОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ ДИГІТАЛЬНОЇ ОСВІТИ	192
<i>Бринза І.В.</i> КІБЕРХЕЙТ ЯК ВИКЛИК ДЛЯ ОСВІТНЬОГО СЕРЕДОВИЩА	196
<i>Варинський В.О.</i> СОЦІАЛЬНІ ОПАСІННЯ ТА РИЗИКИ ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ: ТЕНДЕНЦІЇ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ ОПИТУВАННЯ	200
<i>Варинська А.М.</i> МОВНА КОМПЕТЕНЦІЯ ЮРИСТА	205
<i>Кравець І.В.</i> КОМУНІКАТИВНА КОМПЕТЕНТНІСТЬ В ОФІЦІЙНО- ДІЛОВОМУ СТИЛІ ЯК ЧИННИК ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ	208
<i>Марущак Я.С.</i> ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ ЗАСАДИ МОДЕРНІЗАЦІЇ ПОРТУ ОДЕСИ ЗА ДОБИ ГЕРЦОГА ДЕ РІШЕЛЬЄ	211
РЕЗОЛЮЦІЯ КОНФЕРЕНЦІЇ	213

*Марущак Я.С.,
кандидат юридичних наук;
старший викладач кафедри філософії та україністики
Національного Університету «Одеська морська академія»*

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ ЗАСАДИ МОДЕРНІЗАЦІЇ ПОРТУ ОДЕСИ ЗА ДОБИ ГЕРЦОГА ДЕ РІШЕЛЬЄ

Після призначення герцога Армана-Еммануеля дю Плессі, герцога де Рішельє, на посаду градоначальника Одеси в 1803 році, а згодом – генерал – губернатором, розвиток порту став ключовим пріоритетом державної стратегії в регіоні. Саме Рішельє сформулював ідею Одеси як головного експертно-логістичного центру Півдня імперії. У 1804 році, завдяки його клопотанням, було затверджено проект реконструкції Одеської гавані, який передбачав будівництво захисного молу, днопоглиблюванні роботи та облаштування інфраструктури причального комплексу [1, с.172].

Важливим інституційним кроком стало створення адміністративного порту як окремої організаційної структури, відповідальної за інженерні, логістичні та торговельні аспекти функціонування гавані. Це було нововведенням для південних територій імперії, які до цього мали слабо розвинену інфраструктуру і фрагментарну систему управління. Паралельно були започатковані систематичні обліки вантажообігу, паспортизація кораблів та встановлення митних пунктів, що сприяло уніфікації процедур і покращення контролю за торгівлею [2.с.84].

Одним із найвизначніших аспектів реформ Рішельє було залучення іноземних фахівців – насамперед французьких та італійських інженерів – гідротехніків, які мали досвід модернізації портів у Середземномор'ї. Їхній приїзд до Одеси став важливою частиною трансферу європейських технологій і практик на південні рубежі імперії. Рішельє переконував імператорський двір у необхідності таких кадрових рішень, підкреслюючи відставання Росії від західноєвропейських держав у питаннях морської інфраструктури. Унаслідок цього Одеса стала пілотним проектом уніфікованої портової інженерії, яка поєднувала французьку технічну школу та російську адміністративну систему [3, с.114].

Не менш важливим був фінансовий аспект інституціоналізації порту. Рішельє добився виділення значних коштів із державного бюджету на розвиток порту, а також створив сприятливі умови для залучення приватного капіталу. Підприємці, як іноземні, так і місцеві, отримували пільги на користування складськими приміщеннями, дозвіл на відкриття контор у припортовій зоні,

зменшене мито на експортні товари. Також, Дюку де Рішельє належить ідея Порто-Франко «Вільного Порту», що була реалізована наступником Дюка, у 1817 році Графом Олександром Ланжероном, що був його другом. Це стимулювало інтенсивну торгівлю з Західною Європою [4.127].

Вже у 1810 році порт Одеси перетворився на головний центр експорту пшениці та інших аграрних товарів до країн Західної Європи – передусім до Франції, Великої Британії, Австрії та Італії. Одеса почала відігравати роль своєрідного міста між чорноморським регіоном і європейським ринком, чим фактично змінила економічну географію всього південноукраїнського простору.

Герцог де Рішельє розглядав порт не як ізольований інфраструктурний об'єкт, а як складову частину міського організму. Саме за його ініціативою почалось комплексне облаштування транспортних артерій, що сполучали порт з містом та його околицями. Було споруджено нові дороги, склади, митні контори, а також проведено регулярне планування припортових кварталів. Такий підхід створив передумови для формування сучасної урбаністичної структури міста й перетворив Одесу на унікальний приклад взаємодії порту і міського середовища [5, с. 96].

Таким чином, герцог де Рішельє здійснив не просто технічну модернізацію Одеського порту, а й створив інституційну, правову й адміністративну модель, яка на десятиліття вперед визначила розвиток не лише порту, а й усього міста Одеси як головних морських воріт на чорному морі.

Список використаних джерел:

1. Голубєв А. Історія портів Північного Причорномор'я. – Одеса: Маяк, 1999. – 240 с.
2. Кузнєцова І. Урбаністичний простір Новоросії в добу Рішельє // Чорноморські студії. – 2017. – № 22. – С. 84–92.
3. Ландо М. Рішельє і французький вплив на містобудування Одеси // Вісник Одеського історичного товариства. – 2013. – № 14. – С. 112–123.
4. Кальницький М. Старі одеські історії. – Київ: Балтія-Друк, 2008. – 320 с.
5. Ясь О. Пам'ять про Рішельє в культурі Одеси XIX – поч. XX ст. // Україна модерна. – 2016. – № 2(24). – С. 91–105.