

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>Хітєва Г.І.</i> РОЛЬ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ У ФОРМУВАННІ СТАНДАРТІВ ОБМЕЖЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ СУДНОВЛАСНИКА	120
<i>Іванова В.О.</i> ДОСВІД КРАЇН-ЛІДЕРІВ У РЕГУЛЮВАННІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ БЕЗБЕКАЖНИХ СУДЕН	124
<i>Горданова В.В.</i> СТАНОВЛЕННЯ ТА ЕВОЛЮЦІЯ ПРАВОВОГО СТАТУСУ ЛОЦМАНА: ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ	128
<i>Коротких С.О.</i> ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ РОЗВИТОК ІНСТИТУТУ МОРСЬКОГО БУКСИРУВАННЯ: ВІД АНТИЧНОСТІ ДО СУЧАСНОСТІ	131
РОЗДІЛ III. МОРСЬКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ	135
<i>Бабаченко М.В.</i> ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ ТА ШЛЯХИ ЇХ ПОДОЛАННЯ	135
<i>Кучер І.С.</i> ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОГО РИНКУ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ	139
<i>Бурмака Л.О.</i> СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ МОРСЬКИХ ПОРТІВ	142
<i>Головченко О.М.</i> АДАПТАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВІЙНИ	145
<i>Singh B.K.</i> HUMAN RESOURCE MANAGEMENT CONCEPTS IN THE MARITIME INDUSTRY INTRODUCTION	149
<i>Голубкова І.А.</i> ВДОСКОНАЛЕННЯ ФОРМУВАННЯ ЛЮДСЬКОГО КАПІТАЛУ У СУДНОПЛАВНОМУ РИНКУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ	153
<i>Stakhov A.Y.</i> MODERN TRENDS IN THE TRANSFORMATION OF UKRAINE'S MARITIME ECONOMIC COMPLEX	158
<i>Кожин О.Д.</i> ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ СУДНОПЛАВСТВА ШЛЯХОМ АВТОМАТИЗАЦІЇ ПРИЙНЯТТЯ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ ПІД ЧАС ПРИБУТТЯ ТА ВІДХОДУ З ПОРТУ	161
<i>Кузьміч Є.Є.</i> ВИКОРИСТАННЯ ГЕОІНФОРМАЦІЙНИХ СИСТЕМ (ГІС) У МОРСЬКОМУ МЕНЕДЖМЕНТІ УКРАЇНИ	164
<i>Локаєць М.М.</i> ІННОВАЦІЙНІ ЦИФРОВІ ТЕХНОЛОГІЇ В УПРАВЛІННІ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОГО БІЗНЕСУ	168
<i>Павленко В.А.</i> УПРАВЛІННЯ ДЕБІТОРСЬКОЮ ТА КРЕДИТОРСЬКОЮ ЗАБОРГОВАНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВА	170

*Головченко О.М.,
доктор економічних наук, професор;
професор кафедри економічної теорії та
підприємництва на морському транспорті
Національного університету «Одеська морська академія»*

АДАПТАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВІЙНИ

Внутрішній водний транспорт (ВВТ) – один із найефективніших, екологічних та дешевих способів вантажоперевезень. Проте в Україні його потенціал використовується мінімально – менш ніж на 10% від можливого. В умовах повномасштабної війни з Росією та запровадженого воєнного стану важливість розвитку внутрішніх водних перевезень зросла в рази, особливо з точки зору безпеки, логістичної стійкості та збереження національної інфраструктури [1, с. 82].

До початку повномасштабної збройної агресії Російської Федерації у 2022 році внутрішній водний транспорт в Україні демонстрував стійку позитивну динаміку розвитку. За підсумками 2020 року обсяг вантажів, перевезених внутрішніми водними шляхами (передусім річкою Дніпро), склав близько 11,6 мільйонів тонн, що стало свідченням поступового відновлення після тривалого занепаду галузі [4].

На рис. 1 наведено динаміку перевезень внутрішніми водними шляхами (2018–2022 рр.), млн. тонн.

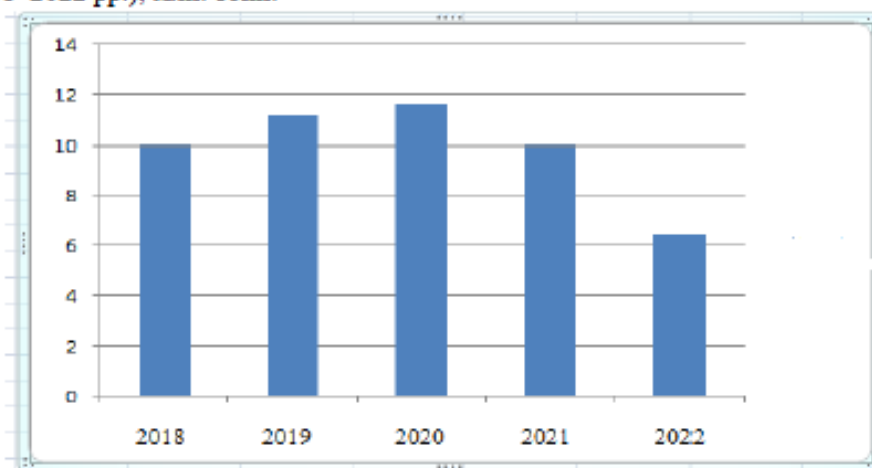


Рис. 1 Динаміка перевезень внутрішніми водними шляхами (2018–2022 рр.), млн. тонн.[4]

Варто зазначити, що водні перевезення, попри наявні логістичні та інфраструктурні обмеження, залишалися найдешевшим видом транспорту. За оцінками аналітиків, потенціал ринку дозволяв досягти обсягів у 15–20 млн тонн уже в середньостроковій перспективі, а до 2035 року — зрости в 5 разів, тобто до приблизно 26 млн тонн щороку [3]. Для цього необхідною умовою було вирішення ряду системних проблем: модернізація шлюзів, відновлення гарантованих глибин на фарватерах, оновлення флоту та дерегуляція ринку.

На рис. 2 представлено прогноз зростання перевезень ВВШ до 2035 року (млн тонн).

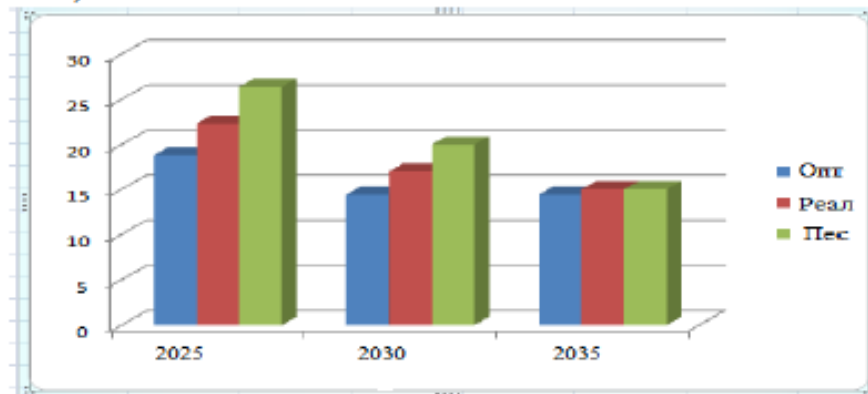


Рис. 2. Прогноз зростання перевезень ВВШ до 2035 року (млн тонн)(оптимістичний, реалістичний та песимістичний сценарій)[3].

Таким чином, ще до війни річковий транспорт в Україні розглядався як стратегічний логістичний ресурс, здатний забезпечити експортні перевезення великотоннажних вантажів з меншими витратами для держави й бізнесу та з мінімальним впливом на навколишнє середовище.

Російська агресія завдала нищівного удару по системі внутрішніх водних перевезень в Україні, призвівши до різкого падіння обсягів вантажоперевезень, руйнування інфраструктури, блокування морських портів та зміщення логістичних потоків до дунайських напрямків.

Серед головних безпекових викликів для внутрішнього водного транспорту - наступні: частина водних шляхів, особливо в південному регіоні (Південний Буг, нижній Дніпро), потрапила в зону бойових дій або під постійну загрозу обстрілів; замінованість річкових русел та прибережних зон унеможливує безпечне судноплавство; пошкодження портової інфраструктури та шлюзів через ракетні удари РФ.

Серед головних логістичних наслідків можна виділити такі: заблоковані або частково недоступні морські порти (особливо на Чорному морі); переорієнтація вантажопотоків на західні сухопутні кордони, що призвело до

перевантаження залізничної та автомобільної інфраструктури; річковий транспорт, зокрема на середньому Дніпрі, розглядається як альтернативний логістичний коридор для внутрішнього переміщення вантажів.

Ще до початку російської агресії, внутрішній водний транспорт стикався з великою кількістю проблем, до основних з яких можна віднести:

- зношену інфраструктуру (скорочення судноплавних шляхів, недофінансовані шлюзи);
- стару матеріально-технічну базу - 80% флоту потребує модернізації;
- високу вартість підвезення вантажів до річки та їх перевалки;
- слабе нормативно-правове поле: близько 50% чинних регуляторних актів – застарілі або незаконні;
- обмежений доступ суден під іноземним прапором [2, с.19].

Однак, незважаючи на умови війни, внутрішній водний транспорт України має такі можливості для розвитку.

В умовах війни, коли інфраструктура країни перебуває під загрозою від авіаційних та ракетних атак, внутрішні водні шляхи стають надзвичайно важливими для забезпечення стабільного транспортування вантажів.

Крім того, водний транспорт є більш енергоефективним, що дозволяє зменшити витрати на перевезення та зробити їх більш доступними в умовах економічної нестабільності.

Внутрішні водні коридори, зокрема, через річки Дніпро, Південний Буг та Дунай, відкривають можливість відновлення експорту.

Це дозволяє розглядати такі актуальні ініціативи для розвитку річкової інфраструктури:

1. Використання дунайських портів, таких як Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, як ключових хабів для експорту. Ці порти можуть стати основними ланками для здійснення зовнішньоторговельних операцій, оскільки Дунай є важливим європейським водним коридором.
2. Відновлення та підтримка судноплавства на Дунаї, який є важливим європейським водним коридором категорії E. Це включає в себе не лише поліпшення судноплавних умов, але й технічне забезпечення інфраструктури для безпечного та ефективного перевезення вантажів.
3. Модернізація шлюзів та річкових терміналів за рахунок коштів міжнародних донорів та ЄС.
4. Інтенсифікація співпраці з Європейською комісією для організації транспортування гуманітарних вантажів та агроекспорту.

Можна запропонувати наступні пропозиції з оптимізації річкової логістики: оновлення законодавства з урахуванням воєнних умов та вимог ЄС; спрощення митних процедур, особливо для гуманітарного транспорту;

розширення доступу на ринок для суден іноземної реєстрації; фінансування річкової логістики через міжнародні програми, такі як USAID, ЄБПП та ЄС; залучення малих і середніх підприємств (МСП) до внутрішніх перевезень.

Після перемоги України важливість внутрішнього водного транспорту як логістичного компонента вийде на новий рівень. Цей сектор може стати основною ланкою в "зеленій" економіці країни, сприяючи сталому розвитку та збереженню екології. Ідея полягає в тому, щоб перетворити річкові перевезення на екологічно чисту та ефективну альтернативу автомобільному транспорту, зменшуючи викиди CO₂ та інші шкідливі впливи на довкілля.

Внутрішній водний транспорт дозволить значно зменшити навантаження на автомобільні дороги, які часто зношуються під впливом великих вантажів.

Річкові порти можуть стати ключовими логістичними центрами для обробки вантажів, що дозволить значно покращити логістичну інфраструктуру країни.

Одним із важливих напрямків відновлення стане створення індустріальних парків поблизу річкових портів.

Для того щоб Україна змогла повною мірою скористатися потенціалом річкових перевезень, необхідно інвестувати в оновлення та модернізацію річкового флоту. Європейські партнери можуть стати важливими союзниками у цьому процесі, надаючи фінансову та технічну підтримку.

Попри численні виклики, які Україна переживає в умовах війни та економічних труднощів, розвиток внутрішнього водного транспорту має стратегічне значення для відновлення країни та її економічного зростання. Це не лише шлях до підвищення ефективності логістичних перевезень, але й важливий крок у покращенні стійкості економіки країни.

Список використаних джерел:

1. Головченко О.М., Мезіна Л.В. Інноваційні підходи до управління внутрішнім водним транспортом: максимізація ефективності в сучасних умовах. Ефективна економіка. 2024. № 5. URL: <https://www.nayka.com.ua/index.php/ee/article/view/3744/3779> (дата звернення 12.04.2025)
2. Економічна складність прикордонного регіону: кол. монографія /за ред. М.М.Меркулова; відп.ред. В.І.Захарченко; Суми: Університетська книга, 2024, 190 с.
3. Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт. URL: <http://mtu.gov.ua> (Дата звернення 12.04.2025)
4. Укррічфлот. Офіційний сайт URL: <http://ukrriichflot.ua/ua/>(дата звернення 12.04.2025)