

УДК 342.951:347.79(477)+339.9

DOI [https://doi.org/10.32782/2304-1587/2025-27-1\(40\)-5](https://doi.org/10.32782/2304-1587/2025-27-1(40)-5)

ГЛОБАЛЬНІ ТРЕНДИ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ ТА ОНОВЛЕННЯ МОРСЬКОЇ ДОКТРИНИ УКРАЇНИ

Кузнєцов Сергій Сергійович

доктор юридичних наук, доцент кафедри судноводіння,

Приватний вищий навчальний заклад «Одеський морський інститут» у вигляді ТОВ

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8607-6414>

Стець Олег Миколайович,

доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри

конституційного, міжнародного та приватного права,

Криворізький факультет Національного університету

«Одеська юридична академія»

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4211-2687>

У статті окреслюються та класифікуються основні напрями сучасного розвитку морської галузі та портової діяльності. Виокремлено три основні групи таких напрямків. Перша стосується еколого-паливних ініціатив, що охоплюють оновлену природоохоронну політику та стратегію, зокрема декарбонізацію, розробку та використання альтернативних видів пального, розвиток відновлювальної енергетики. Другу присвячено інформаційно-комунікаційним інноваціям, що включають автоматизацію та цифровізацію, кібербезпеку, розвиток морської логістики та ланцюгів постачання з використанням технічних та програмних інновацій. Третя охоплює управлінсько-оптимізаційні проєкти, що передбачають інтегроване управління прибережними територіями та акваторіями з урахуванням не лише стандартних соціально-економічних, безпекових та політичних факторів, а й культурних, освітніх, екологічних та наукових компонентів; раціональне використання водних ресурсів та формування ефективної інституційної системи як внутрішньодержавного рівня управління, так й наднаціонального співробітництва і погодження спільних заходів. Відзначено, що ці напрями не існують окремо, а взаємодіють на різних рівнях з використанням класичних наборів інструментів управління та координації. Їх комплексне застосування створює модернізаційне середовище для формування інноваційних напрямів співпраці, технічних розробок та загального спрямування на підтримання екологічної рівноваги. Підкреслено, що Морською доктриною України на період до 2035 року передбачено низку норм, що спрямовані на впровадження зазначених груп інновацій, але без урахування аспектів, що набули стрімкого розвитку з початку 2020-х років і об'єктивно не отримали у ній належної уваги. Запропоновано зміни до Морської доктрини, що стосуватимуться налагодження взаємодії між портом та містом, стимулювання розвитку альтернативної енергетики, управління безпекою та ширшого використання інформаційних технологій, а також визнання українських моряків та берегового портового персоналу ключовими робітниками.

Ключові слова: морська діяльність, цифровізація, портова діяльність, екологізація, публічне адміністрування, управління, інноваційний розвиток, порти, сталий розвиток, ключові робітники.

Kuznietsov Serhii, Stets Oleh. The global maritime industry trends and renewal of the Maritime Doctrine of Ukraine

The article outlines and classifies the main directions of the modern development of the maritime industry and port activities. Three main groups have been marked out of such directions. The first concerns the ecologically-fuel initiatives covering the updated environmental policy and strategy, in particular decarbonization, development and use of alternative types of fuel, development of renewable energy. The second is devoted to the information and communication innovations, including automation and digitalization, cybersecurity, development of maritime logistics and supply chains using technical and software innovations. The third includes management and optimization projects that provide for integrated management of coastal territories and areas of water, taking into account not only standard socio-economic, security and political factors, but also the cultural, educational, ecological and scientific components; the rational use of water resources and formation of an effective institutional system of both the domestic level of management and supranational cooperation and consent of joint measures. It has been noted that these directions do not exist separately, but interact at different levels using classical sets of management tools and coordination. Their integrated application creates a modernization environment for the formation of innovative areas of cooperation, technical developments and general direction to maintain ecological balance. It has been emphasized that the Maritime Doctrine of Ukraine for the period until 2035 provides for a number of norms aimed at introducing these groups of innovations, but without taking into account aspects that have gained rapid development since the beginning of the 2020s and have not objectively received due attention in it. The amendments have been proposed to the Maritime Doctrine, which will establish interaction between a port and a city, stimulation the development of alternative energy, security management and wider use of information technologies, as well as recognition of seafarers and coastal port personnel as key workers.

Key words: maritime activity, digitalization, port activity, greening, public administration, management, innovative development, ports, sustainable development, key workers.

Вступ. Четверта індустріальна революція, розвиток техніки і технологій, повсюдна автоматизація і штучний інтелект суттєво впливають на більшість традиційних сфер людської діяльності. Судноплавство та портові операції займають серед них одне з провідних місць, активно адаптуючись та реалізуючи нові стратегії кліматичного, екологічного, соціального та цифрового розвитку. Постпандемічна доба не лише зберегла кращі практики діджиталізації та активне впровадження новітніх технічних рішень до звичних процесів, а й значно прискорила їх модернізацію та змінила підходи до використання інноваційних можливостей в управлінні логістикою та виробництвом. Це також зумовило створення нових програмних продуктів, спрямованих на мінімізацію впливу «людського фактора», оптимізацію технологічних циклів та зменшення антропогенного впливу на довкілля, що, у свою чергу, сформувало нові тренди розвитку морської та портової діяльності у глобальному прагненні стійкості та збереження довкілля.

Програмні документи розвитку держав, орієнтовані на побудову довгострокової стратегії та визначення особливостей правничих і управлінських підходів до реалізації їх функцій, мають забезпечувати оперативне реагування та адаптивність до змінюваних умов, ураховувати позитивний досвід і поточну ситуацію, бути спрямованими на досягнення Цілей сталого розвитку ООН [1]. Це безпосередньо стосується планування розбудови морської та портової галузей і оновлення відповідних нормативних актів – доктрин, програм, стратегій тощо, адже «практика багатьох морських держав свідчить, що Морська доктрина повинна бути динамічною, та постійно уточнюватись відповідно до зміни геополітичних факторів» [2, с. 16]. В Україні діюча редакція Морської доктрини на період до 2035 року схвалена наприкінці 2018 р. [3] і на сьогодні вимагає перегляду, зважаючи на безпекові виклики та загрози, новації в організації публічного адміністрування портової діяльності та судноплавства, їх екологізації, інтегрованого управління приморськими регіонами, та має забезпечувати сталий розвиток і ефективність України як прибережної держави, держави порту та держави прапора.

Матеріали та методи. Сучасні аспекти розвитку морської та портової галузі усе частіше потрапляють до кола наукових інтересів українських дослідників (Т. Аверочкіна, М. Белікова, Ю. Георгієвський, О. Дроздов, К. Єременко, Т. Житомирська, С. Ківалов, Н. Коваль, Б. Кормич, С. Кузніченко, Д. Лученко, О. Мельник, А. Панчук, Ю. Сергєєв та інші), що зумовлено пошуком можливостей впровадження кращих практик їх адміністрування в Україні. Проте питання модернізації галузевих програмних документів у розробках зазначених авторів розглянуто не було, у зв'язку з чим мета цієї статті полягає у визначенні за допомогою формально-юридичного, методів наукового абстрагування та прогнозування, аналізу та синтезу напрямків оновлення Морської доктрини України на період до 2035 року з урахуванням сучасних глобальних трендів розвитку морської галузі та для забезпечення її відповідності основним тенденціям та безпековим вимогам для морської та портової діяльності в Україні.

Результати. Як справедливо зауважує генеральний секретар ЮНКТАД Р. Грінспан у Передмові до Огляду морського транспорту за 2024 р. [4], створення стійкого та надійного морського транспорту є стратегічною необхідністю, а перспективність глобальних ланцюгів постачання залежить від зміцнення стратегічно важливих морських коридорів. Для підвищення їх безпеки, надійності та стійкості до зовнішніх впливів є необхідним впровадження «зелених» технологій, розширення цифровізації, забезпечення взаємодії усіх зацікавлених сторін – галузі судноплавства, портів, директивних органів, урядів, торговельних компаній та адміністраторів логістичних мереж, а також міжнародне співробітництво та інвестування (р. iv). Фактично тут уособлено провідні напрями, за якими розвивається сучасне мореплавство та портова діяльність. Їх урахування на різних рівнях управління рекомендоване ЮНКТАД в якості першорядних заходів для врівноваження короткострокових завдань та довгострокових стратегій розвитку стійких та надійних інфраструктурних систем з метою якісного формування перспективних глобальних ланцюгів постачання [4, с. 28]. Умовно такі напрями можна розподілити на три групи: *еколого-паливні*, що охоплюють оновлену природоохоронну політику та стратегію, зокрема декарбонізацію, розробку та використання альтернативних видів пального, розвиток відновлювальної енергетики; *інформаційно-комунікаційні*, що включають автоматизацію та цифровізацію, кібербезпеку, розвиток морської логістики та ланцюгів постачання з використанням технічних та програмних інновацій; та *управлінсько-оптимізаційні*, що передбачають інтегроване управління прибережними територіями та акваторіями з урахуванням не лише стандартних соціально-економічних, безпекових та політичних факторів, а й культурних, освітніх, екологічних та наукових компонентів; раціональне використання водних ресурсів та формування ефективної інституційної системи як внутрішньодержавного рівня управління, так й наднаціонального співробітництва і погодження спільних заходів. Ці напрями, безумовно, не існують окремо, взаємодіючи на різних рівнях з використанням класичних наборів інструментів управління та координації. Їх комплексне застосування створює модернізаційне середовище для формування інноваційних напрямів співпраці, технічних розробок та загального спрямування на підтримання екологічної рівноваги.

Морською доктриною України на період до 2035 року передбачено низку норм, що спрямовані на впровадження зазначених груп інновацій. Так, у розділі «Відродження і розвиток торговельного мореплавства»

закріплено необхідність збільшення кількості торговельних суден, що є безпечними, економічними, енергозберігаючими та екологічними, звертається увага на скорочення викидів парникових газів із суден. У розділі «Розвиток портової діяльності» відзначається про «забезпечення комплексного обслуговування судна в порту згідно з міжнародними стандартами, перетворення морських портів на сучасні транспортно-логістичні центри», «функціонування в портах інформаційних систем, програмних продуктів» для здійснення контрольних формальностей, «запровадження електронного обміну інформацією», «запровадження сучасних технологій, спрямованих на зменшення шкідливого впливу на навколишнє середовище» та «впровадження безпечних та екологічно чистих технологій проведення портових робіт, будівництво на максимальній відстані від житлової зони нових перевантажувальних комплексів із застосуванням сучасних технологій з високим ступенем екологічного захисту».

Окремі аспекти впровадження інновацій згадано також у розділах «Відродження суднобудування» (щодо розробки нових зразків продукції), «Розвиток системи управління Військово-Морських Сил Збройних Сил та Морської охорони Держприкордонслужби» (щодо використання новітніх інформаційно-телекомунікаційних технологій для розширення можливостей систем управління), «Розвиток науково-технічного потенціалу» (щодо «використання ресурсозберігаючих, кліматозахисних, енергоощадних та природоохоронних технологій і стандартів під час провадження морегосподарської діяльності»; «зменшення обсягу викидів забруднюючих речовин у результаті застосування сучасних технологій, оптимізації структури енергоспоживання, збільшення частки відновлюваних джерел енергії, використання альтернативних видів рідкого та газового палива», розробка та впровадження екологічного моніторингу). Крім того, у розділі «Розвиток приморських регіонів» підкреслено необхідність інтегрованого підходу до управління ними та використання їх ресурсів, що відповідає Порядку денному на XXI століття [5] (розділ 17) та 11, 13 та 14 Цілям сталого розвитку ООН.

Таким чином, у загальних рисах виокремлені вище тренди розвитку судноплавства та портової діяльності у Морській доктрині України на період до 2035 року було враховано, проте деякі аспекти, що набули стрімкого розвитку з початку 2020-х років, об'єктивно не отримали у ній належної уваги, а напрям інтегрованого розвитку приморських регіонів на сьогодні потребує значного переосмислення у зв'язку з важливістю підвищення безпеки комунікацій, їх захисту від воєнних загроз та через впровадження нових логістичних рішень для побудови максимально ефективних експортно-імпортних ланцюгів постачання.

У напрямку *еколого-паливних ініціатив* доцільним є відзначення про необхідність досягнення Цілей сталого розвитку ООН (зокрема 13 «Боротьба зі зміною клімату» та 14 «Охорона морських екосистем»), що зумовить кореляцію Морської доктрини з іншими нормативним документами у цій сфері та закріпить її спрямованість і відповідність глобальним напрямкам розвитку людства. Крім того, зважаючи на активне впровадження альтернативних видів палива та оснащення сучасних суден оновленими двигунами, слід підтримати ініціативи К. Єременко щодо адміністративно-правових способів стимулювання використання таких джерел енергії у морській галузі через розвиток правової бази, активізацію наукових досліджень та просвітницьких кампаній, заохочення розвитку інфраструктури [6, с. 156], що можуть бути також додані до Морської доктрини у поєднанні з податковими, митними та іншими державними інструментами та програмами підтримки впровадження інноваційних технологій у морську діяльність та роботу портів. Поряд із цим, необхідним є урахування комплексного характеру техногенного тиску на довкілля та населення, що виникає через судноплавство та портову діяльність. Воно, крім забруднення акваторій та повітря, охоплює акустичне та світлове середовище, протидіяти яким у межах населених пунктів можливо лише через поступове виведення портових потужностей за їх межі, що передбачено діючою редакцією Морської доктрини, але не отримує подальшого розвитку на рівні розробки правового забезпечення та практик адміністрування. Інші аспекти взаємодії портів та міст (культурний, соціальний, науковий, освітній тощо) поки що розглядаються переважно у зарубіжній доктрині, поєднуються з практичним впровадженням у прогресивних великих портах Європи і Східної Азії, на що було звернено увагу у дисертаційній роботі А. Панчук зі справедливим акцентуванням уваги на можливість запозичення такого досвіду в Україні [7, с. 72–82].

У сфері *інформаційно-комунікаційних рішень*, що охоплюють впровадження інноваційних цифрових технологій, штучного інтелекту та автоматизованих систем у судноплавство та портову діяльність, слід підтримати позицію Б. Кормича та Т. Аверочкиної щодо необхідності оновлення правового базису для спрощення адміністративних формальностей для випробування та впровадження технічних інновацій [8, с. 298]. Крім того, у рамках формування моделей управління «відповідно до концепцій “смарт-порт”, “енергоєфективний порт”, та “зелений порт”», що передбачені Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року [9], а також у сфері розробки і використання автономних суден та іншого галузевого безекіпажного устаткування, відновлювальних джерел енергії, нового програмного забезпечення та розширення цифровізації у Морській доктрині можуть бути закріплені положення про: 1) управління кіберризиками та забезпечення стійкості функціонування, 2) розширення інтеграції з глобальними та регіональними платформами

для управління суднами і вантажами як з метою їх забезпечення від несанкціонованих втручань і захоплень, так й для визначення рівня насиченості ринку вільними потужностями для оптимізації виробничих і транспортних процесів, 3) можливості формування альтернативних торговельних шляхів, кращих практик управління персоналом і поточною роботою, підтримки стійкості ланцюгів постачання з урахуванням кризових явищ (воєнні конфлікти, терористичні напади, санкції, пандемії, кліматичні явища, техногенні аварії тощо).

Щодо *управлінсько-оптимізаційних* аспектів модернізації морської та портової діяльності, а також розвитку прибережних регіонів у Морській доктрині необхідно передбачити синергію морського та внутрішнього водного транспорту у розділі «Розвиток приморських регіонів» не лише щодо розвитку туристичних продуктів, а й з метою створення нових логістичних маршрутів [10], урахувати проблематику збереження на охорони культурного надбання прибережних громад з інтеграцією до регіональних та міжнародних програм з їх дослідження, музеєфікації та внесення до відповідних переліків культурної спадщини усесвітнього, національного або місцевого рівня, що буде поєднане з цифровізацією фондів та використанням інноваційних технологій виявлення та вивчення суходольних та підводних артефактів. Крім того, підлягають перегляду та оновленню напрями участі України у регіональних спеціалізованих інтеграційних утвореннях, зокрема Ініціативі Трьох морів, що не отримала закріплення в Морській доктрині, а також питання про підвищення статусу українських моряків і працівників портової галузі та визнання їх ключовими робітниками через залученість до функціонування критично важливих усесвітніх та регіональних ланцюгів постачання. Статус ключових робітників, набувши особливої актуальності під час пандемії (резолюції ІМО MSC.473(ES.2) [11] та Генеральної Асамблеї ООН A/RES/75/17 [12]), не засвідчує тенденції до зменшення свого значення через наявність нових, навіть набагато небезпечніших викликів та загроз воєнного, терористичного, кліматичного характеру, а постійної актуалізації необхідності поліпшення умов їх праці, забезпечення безпеки і дотримання прав та законних інтересів. Це відповідає також низці норм Морської доктрини України на період до 2035 року щодо необхідності підтримання та збереження кадрового потенціалу українських моряків та працівників морського транспорту і буде сприяти підвищенню престижу професії, впровадженню нових безпекових протоколів роботи та упевненості у стабільному функціонуванні морських та внутрішніх водних сполучень.

Висновки. Таким чином, зважаючи на новітні тренди розвитку морської галузі та портової діяльності, що пов'язані з технічними досягненнями та розвитком інноваційних інформаційно-комунікаційних технологій, штучного інтелекту та спрямованістю на екологізацію і досягнення Цілей сталого розвитку ООН, положення галузевих програмних документів стратегічного планування чекають на оновлення та урахування потреб, зумовлених новими викликами та загрозами. Проведене дослідження Морської доктрини України на період до 2035 року підтверджує цю тезу та започатковує розробку відповідних змін до інших довгострокових документів і планів їх реалізації.

Література:

1. The 17 Goals. <https://sdgs.un.org/goals>
2. Ківалов С.В. Трансформація Морської доктрини України: концептуальні засади. *Lex Portus*. 2018. № 5. С. 7–26. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.1>
3. Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року: постанова Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1108-2018-#p#n2>
4. 2024 Review of maritime transport. URL: <https://surl.li/wknhzn>
5. Agenda 21. URL: <https://surl.li/ttbfwj>
6. Єременко К.С. Адміністративно-правові основи стимулювання використання альтернативних джерел енергії у морській галузі: дис...доктора філос. Одеса, 2023. 201 с. URL: <https://hdl.handle.net/11300/26747>
7. Панчук А.О. Публічне адміністрування портової галузі України: дис...доктора філос. Одеса, 2024. 206 с. URL: <https://hdl.handle.net/11300/28710>
8. Кормич Б.А., Аверочкіна Т.В. Публічне адміністрування морського сектору: цифровізація, автоматизація та оновлення правового базису. *Право та державне управління*. 2024. № 1. С. 294–301. <https://doi.org/10.32782/pdu.2024.1.41>
9. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: постанова Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-#Text>
10. Kuznietsov, S., Vladyshevska V., Kuznetsov, S. Coastal Regions of Ukraine: Governance Transformation amid the Russian Invasion. *Lex Portus*. 2023. Vol. 9(1). P. 37–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.1.2023.3>
11. Resolution MSC.473(ES.2) (adopted on 21 September 2020). Recommended action to facilitate ship crew change, access to medical care and seafarer travel during the COVID-19 Pandemic. URL: <https://surl.li/aawnmc>
12. Resolution 75/17 (adopted on 1 December 2020). International cooperation to address challenges faced by seafarers as a result of the COVID-19 pandemic to support global supply chains. URL: <https://docs.un.org/en/A/RES/75/17>

References:

1. The 17 Goals. Retrieved from: <https://sdgs.un.org/goals> [in English].
2. Kivalov, S.V. (2018). Transformatsiia Morskoi doktryny Ukrainy: kontseptualni zasady [Transformation of the Maritime doctrine of Ukraine: conceptual bases]. *Lex Portus*. 5, pp. 7–26. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.1> [in Ukrainian].
3. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2018, December 18). Postanova pro vnesennia zmin do Morskoi doktryny Ukrainy na period do 2035 roku (№ 1108) [Resolution on Amendments to the Maritime Doctrine of Ukraine for the Period until 2035 (No. 1108)]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1108-2018-n#n2> [in Ukrainian].
4. 2024 Review of maritime transport. Retrieved from: <https://surl.li/wknhzn> [in English].
5. Agenda 21. Retrieved from: <https://surl.li/ttbfwj> [in English].
6. Yeremenko, K.S. (2023). Administratyvno-pravovi osnovy stymuliuвання vykorystannia alternatyvnykh dzherel enerhii u morskii haluzi: dys. ... doktora filos [Administrative and legal bases for stimulating the use of alternative energy sources in the maritime industry: Thesis for the degree of Doctor of Philosophy]. Odesa. 201 p. Retrieved from: <https://hdl.handle.net/11300/26747> [in Ukrainian].
7. Panchuk, A.O. (2024). Publichne administruvannia portovoi haluzi Ukrainy: dys. ... doktora filos [Public administration of the Ukrainian port industry]. Odesa. 206 p. Retrieved from: <https://hdl.handle.net/11300/28710> [in Ukrainian].
8. Kormych, B.A., & Averochkina, T.V. (2024). Publichne administruvannia morskoho sektoru: tsyfrovizatsiia, avtomatyzatsiia ta onovlennia pravovoho bazysu [Public administration of the maritime sector: digitalization, automation and updating of the legal basis]. *Pravo ta derzhavne upravlinnia*. 1, pp. 294–301. <https://doi.org/10.32782/pdu.2024.1.41> [in Ukrainian].
9. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2013, July 11). Postanova pro zatverdzhennia Stratehii rozvytku morskyykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku (№ 548-r) [Resolution on approval of the Strategy for the Development of Sea Ports of Ukraine for the period until 2038 (No. 548-r)]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p#Text> [in Ukrainian].
10. Kuznietsov, S., Vladyshevska V., & Kuznetsov, S. (2023). Coastal Regions of Ukraine: Governance Transformation amid the Russian Invasion. *Lex Portus*. 9(1), pp. 37–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.1.2023.3> [in English].
11. International Maritime Organization. (2020, September 21). Resolution on recommended action to facilitate ship crew change, access to medical care and seafarer travel during the COVID-19 Pandemic (MSC.473(ES.2)). Retrieved from: <https://surl.li/aawnmc> [in English].
12. General Assembly. (2020, December 1). Resolution on international cooperation to address challenges faced by seafarers as a result of the COVID-19 pandemic to support global supply chains. Retrieved from: <https://docs.un.org/en/A/RES/75/17> [in English].