

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**ФАКУЛЬТЕТ СОЦІОЛОГІЇ ТА УПРАВЛІННЯ**

**КАФЕДРА ФІЛОСОФІЇ, ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ  
ТА СОЦІАЛЬНОЇ РОБОТИ**

**Кваліфікаційна робота  
магістра**

**МЕХАНІЗМИ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ У ГАЛУЗІ  
МОРСЬКОГО ТА РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Виконав: магістрант 2-го курсу, групи 8.2812-пуа спеціальності 281 «Публічне управління та адміністрування» освітньо-професійної програми «Публічне управління та адміністрування»  
В.В. Желанковський

Керівник: завідувач кафедри філософії, публічного управління та соціальної роботи, професор, д.філос.н Бутченко Т.І.

Рецензент: професор кафедри філософії, публічного управління та соціальної роботи, професор, д.і.н. Приймак О.М.

Запоріжжя – 2023

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Факультет соціології та управління

Кафедра філософії, публічного управління та соціальної роботи

Рівень вищої освіти магістр

Спеціальність 281 «Публічне управління та адміністрування»

Освітньо-професійна програма «Публічне управління та адміністрування»

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Завідувач кафедри філософії, публічного  
управління та соціальної роботи

\_\_\_\_\_ Т.І. Бутченко

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2023 року

**З А В Д А Н Н Я**  
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ МАГІСТРАНТУ

Желанковському Вадиму Вікторовичу

(прізвище, ім'я, по-батькові)

1. Тема роботи Механізми публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України

керівник роботи Бутченко Тарас Іванович, д.філос.н., професор,

(прізвище, ім'я, по-батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом ЗНУ від «01» травня 2023 року № 646-с

2. Строк подання студентом роботи 6 грудня 2023 року

3. Вихідні дані до роботи Волосюк М.В. Пріоритетні напрямки розвитку портової галузі України. Миколаїв: НУК, 2018. 604 с.; Макушев П. А., Москвиченко І. М., Тростянецька Е. В. Транспортний менеджмент : навчальний посібник. Одеса: Астропринт, 2004. 188 с.; Дем'янченко А. Г. Вдосконалення системи управління морськими портами України, м. Маріуполь, 2014. 238 с.

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) 1. Проаналізувати підходи до дослідження механізму публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України у науковій літературі. 2. Уточнити зміст понять "механізм публічного управління" та "галузь морського та річкового транспорту України". 3. Визначити принципи та методи наукового дослідження механізму публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України. 4. Розкрити нормативно-правові засади публічного управління в галузі морського та річкового транспорту України. 5. Висвітлити суб'єкти публічного управління в галузі морського та річкового транспорту України та розподіл повноважень між ними. 6. Дослідити міжнародний досвід налагодження механізмів публічного управління у галузі морського та річкового транспорту. 7. Охарактеризувати сучасний стан функціонування механізмів публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України. 8. Виявити фактори удосконалення механізмів публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України. 9.

Обґрунтувати рекомендації удосконалення механізмів публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України.

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)

---

---

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
Розділ 1	Бутченко Т.І., завідувач кафедри філософії, публічного управління та соціальної роботи	16.05.2023	16.05.2023
Розділ 2	Бутченко Т.І., завідувач кафедри філософії, публічного управління та соціальної роботи	28.08.2023	28.08.2023
Розділ 3	Бутченко Т.І., завідувач кафедри філософії, публічного управління та соціальної роботи	10.10.2023	10.10.2023

7. Дата видачі завдання 10 травня 2023 року

### КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Термін виконання етапів роботи	Примітка
1.	Вибір теми кваліфікаційної роботи	Березень – квітень 2023	виконано
2.	Бібліографічний пошук	Травень 2023	виконано
3.	Розробка основних положень роботи	Червень 2023	виконано
4.	I розділ	Червень – серпень 2023	виконано
5.	II розділ	Серпень – жовтень 2023	виконано
6.	III розділ	Жовтень – листопад 2023	виконано
7.	Систематизація висновків	Листопад – грудень 2023	виконано
8.	Нормоконтроль	Листопад – грудень 2023	виконано

Студент \_\_\_\_\_ В.В.Желанковський

Керівник роботи \_\_\_\_\_ Т.І. Бутченко

**Нормоконтроль пройдено**

Нормоконтролер \_\_\_\_\_ І.С. Цапліна

## РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна робота складається з 67 сторінок, 64 позиції у списку літератури.

Ключові терміни: "публічне управління", "морський та річковий транспорт", "морський порт", "річковий порт".

*Мета дослідження:* полягає у дослідженні сучасного стану управління галуззю морського та річкового транспорту України, виявленні проблем та перспектив подальшого розвитку з урахуванням загроз та можливостей зміцнення економічної безпеки держави.

*Об'єкт дослідження:* публічне управління у галузі морського та річкового транспорту України.

*Предмет дослідження:* теоретичні та методичні підходи до удосконалення системи управління у галузі морського та річкового транспорту України.

*Методи дослідження:* аналіз, синтез, індукція, дедукція, структурно-порівняльний аналіз, порівняльний та узагальнений методи.

*Гіпотеза:* покращити існуючу систему публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України.

*Висновки:* 1. Стосовно самого тлумачення механізму публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України то зазначимо, що різноманітними вченими ця тема залишається недостатньо дослідженою, проблемі удосконалення управління на водному транспорті приділяється дуже мало уваги.

2. Першочергово, національному водному транспорту необхідна дієва та якісно опрацьована Концепція розвитку внутрішніх водних шляхів України, як з боку бізнесу, так і з боку держави.

3. Маючи унікальну конкурентну перевагу в георгафічному положенні, Україна не володіє достатньою конкурентоспроможністю портових послуг, потребує запозичення і використання прогресивних практик провідних портових адміністрацій світу.

## SUMMARY

The qualification work consists of 67 pages, 64 positions in the list of references.

Key terms: "public management", "maritime and river transport", "sea port", "river port".

*Purpose of the study:* is to study the current state of management of the maritime and river transport industry of Ukraine, identify problems and prospects for further development, taking into account threats and opportunities to strengthen the economic security of the state.

*Object of the study:* public management in the field of maritime and river transport of Ukraine.

*Subject of the study:* theoretical and methodical approaches to the improvement of the management system in the field of maritime and river transport of Ukraine.

*Study methods:* analysis, synthesis, induction, deduction, structural and comparative analysis, comparative and generalized methods.

*Hypothesis:* to improve the existing system of public management in the field of maritime and river transport of Ukraine.

*Conclusions:* 1. Regarding the very interpretation of the mechanism of public management in the field of maritime and river transport of Ukraine, we should note that this topic remains insufficiently studied by various scientists, the problem of improving water transport management is given very little attention.

2. First of all, the national water transport needs an effective and well-developed Concept of the development of the inland waterways of Ukraine, both from the side of business and from the side of the state.

3. Having a unique competitive advantage in its geographical location, Ukraine does not have sufficient competitiveness of port services, needing to borrow and use progressive practices of the world's leading port administration.

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. МЕТОДОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ ДОСЛІДЖЕННЯ МЕХАНІЗМУ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ У ГАЛУЗІ МОРСЬКОГО ТА РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ.....	9
1.1. Підходи до дослідження механізму публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України у науковій літературі.....	9
1.2. Зміст понять "механізм публічного управління" та "галузь морського та річкового транспорту України".....	13
1.3. Принципи та методи наукового дослідження механізму публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України.....	22
РОЗДІЛ 2. ТЕОРЕТИЧНИЙ АСПЕКТ ДОСЛІДЖЕННЯ МЕХАНІЗМУ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ У ГАЛУЗІ МОРСЬКОГО ТА РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ.....	27
2.1. Нормативно-правові засади публічного управління в галузі морського та річкового транспорту України.....	27
2.2. Суб'єкти публічного управління в галузі морського та річкового транспорту України та розподіл повноважень між ними.....	32
2.3. Міжнародний досвід налагодження механізмів публічного управління у галузі морського та річкового транспорту. ....	41
РОЗДІЛ 3. ПРАКСЕОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ ДОСЛІДЖЕННЯ МЕХАНІЗМУ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ У ГАЛУЗІ МОРСЬКОГО ТА РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ.....	49
3.1. Сучасний стан функціонування механізмів публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України.....	49
3.2. Чинники удосконалення механізмів публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України .....	51
ВИСНОВКИ.....	62
СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ.....	64

## ВСТУП

*Актуальність дослідження.* Транспортна галузь, зокрема морський та річковий транспорт, визнана ключовим активом нашої країни. Вона становить значну частину доходів державного бюджету, є важливим джерелом робочих місць і забезпечує економічну стабільність. Публічне адміністрування у сфері морського та річкового транспорту в Україні наразі пройшло етап модернізації та пошуку нових ефективних механізмів для відродження та економічного зростання. Метою є привертання вантажопотоків та зниження екологічних, енергетичних і фінансових витрат, використовуючи сучасні технології та спрощення процесів оформлення, обробки та перевезення вантажів.

*Проблемна ситуація* пов'язана з тим, що реалії функціонування морського та річкового транспортного комплексу свідчать про його невідповідність зростаючим потребам у певних видах діяльності, вимогам європейських стандартів якості надання транспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень та публікацій свідчить про те, що нині проблематика публічного управління морським і річковим транспортом, відповідною інфраструктурою досліджується переважно в адміністративному-правовому вимірі. Відзначимо праці С.Г. Стеценко, Т.О. Коломoeць, Ю.П., Битяк, І.С. Гриценко та ін. [13, с.67]. Крім того, є окремі публікації присвячені аналізу морського транспорту у контексті забезпечення безпеки [34,с.65]. Також у великій кількості робіт аналізуються питання цивільно-правового регулювання перевезень. Водночас слід зазначити, що бракує досліджень із позиції науки публічного управління, зокрема, з питань встановлення статусу Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства у системі публічного управління. Слід більше уваги приділити і Міністерству розвитку громад, територій та інфраструктури (Мінінфраструктури) як центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського та внутрішнього водного транспорту.

*Об'єктом дослідження* виступає система управління транспортної галузі на морському та річковому транспорті України

*Предмет дослідження* – механізми публічного управління в галузі морського та річкового транспорту України.

*Мета дослідження* полягає у виявленні шляхів удосконалення механізмів публічного управління в галузі морського та річкового транспорту України.

Досягнення мети передбачає розв'язання таких завдань:

– проаналізувати історію дослідження проблеми управління галузі морського та річкового транспорту України;

– уточнити зміст понять «державне управління», «публічне управління», «механізм державного управління», «механізм публічного управління», «морський транспорт», «річковий транспорт», «державне регулювання у сфері транспорту», «морський порт»;

– визначити принципи і методи дослідження публічного управління в галузі морського та річкового транспорту України;

– проаналізувати нормативно-правове регулювання публічного управління галуззю морського та річкового транспорту України;

– розкрити систему суб'єктів публічного управління в галузі морського та річкового транспорту України та розподіл повноважень між ними;

– *проаналізувати* міжнародний досвід налагодження механізмів публічного управління у галузі морського та річкового транспорту;

– визначити сучасний стан функціонування механізмів публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України;

– установити чинники удосконалення механізмів публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України.

*Наукова новизна* одержаних результатів полягає у комплексному висвітленні механізму публічного управління галуззю морського та річкового транспорту України.



*Гіпотеза дослідження:* удосконалення системи публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України шляхом залучення практик світових інтеграційних процесів.

*Структура роботи:* кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку літератури.

# РОЗДІЛ 1

## МЕТОДОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ ДОСЛІДЖЕННЯ МЕХАНІЗМУ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ У ГАЛУЗІ МОРСЬКОГО ТА РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

### 1.1. Підходи до дослідження механізму публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України у науковій літературі

Насамперед, звернемося до висвітлення загальних підходів до розкриття сутності публічного управління.

Згідно з глосарієм Програми розвитку ООН, запропонованим американським вченим Д.Шарвіцем стверджується, що «публічне управління» – це «галузь практики та теорії, яка є ключовою для публічного адміністрування та зосереджена на внутрішній діяльності державних установ, зокрема на вирішенні таких управлінських питань, як: контроль, керівництво, планування, організаційне забезпечення, забезпечення інформаційними технологіями, управління персоналом та оцінка ефективності» [18, с. 49].

Найперший підхід спрямований на вивчення інституційних засад публічної адміністрації як сукупності органів публічного управління і норм, що регулюють їх діяльність, та практики відповідного функціонування цієї системи. Другий підхід зосереджується на вивченні «публічних політик або публічного управління, тобто управлінських процесів від моменту виникнення проблеми до отримання результату управлінського впливу» [18, с.34].

Відповідно до цього у нашій роботі будемо намагатися розкрити інституційні засади публічної адміністрації як сукупності органів державного управління, спеціалізованих установ і та організацій, що здійснюються управління галуззю морського та річкового транспорту та різноманітних інфраструктурних об'єктів. Але водночас слід звертати увагу і на відповідну державну політику, у формуванні та здійсненні якої велику роль відіграють Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України

(Мінінфраструктури) та Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України.

На цьому шляху має цінність підхід до розкриття сутності публічного управління англійського державного службовця Десмонда Кілінг, на думку якого публічне управління є пошуком кращих способів використання ресурсів з метою досягнення пріоритетних цілей державної політики. Йдеться про використання ресурсів задля досягнення пріоритетних цілей держави: розвиток економіки, створення нових робочих місць, забезпечення добробуту населення, захист прав, свобод та законних інтересів приватних осіб і корпорацій. Все це уможлиблюється, коли відповідні публічні адміністрації працюють, а процес формуванні і реалізації державної політики здійснюється у режимі публічності – відкритості та прозорості управлінської діяльності. Причому громадяни мають реальні важелі впливати на діяльність органів публічної влади та здійснювати «громадський контроль за діяльністю управлінського апарату тощо» [4, с.6].

Для розкриття нашої теми певну цінність мають розробки Дж. М. Пріфінера та Р. Пристюса, що звертають увагу на цільовий вимір публічно-управлінської діяльності. Йдеться про те, що публічне управління – це управління суспільством, що передбачає мобілізацію людських і матеріальних ресурсів для досягнення загальнозначущих суспільних цілей [16].

Крістофер Полліт, професор з публічного управління Лювенського католицького університету, стверджує, що термін «публічне управління» може вживатися у щонайменше трьох основних значеннях: «як діяльність державних службовців і політиків; як структури і процедури органів державної влади; як системне вивчення чи то діяльності, чи то структур та процедур» [54,с.108].

На його думку, публічне управління включає, зокрема, ту діяльність, яка забезпечує ефективне функціонування всієї системи органів державної влади та органів місцевого самоврядування і передбачає широке залучення різних зацікавлених сторін до розробки та реалізації державної політики.

В. Баштанник вважає, що визначальним суб'єктом публічного управління в межах суспільних взаємовідносин орган публічної влади, як частина державного апарату, групу осіб чи особу, наділені законодавчо встановленими владними повноваженнями для виконання завдань і функцій управління [14, с.96]. Відповідно до цього для досягнення цілей нашого дослідження виявляється важливо розглянути взаємодію основних органів публічної влади у галузі морського та внутрішнього водного транспорту. Насамперед, йдеться про орган законодавчої влади – Верховну раду України, яка видає закони, що регулюють найважливіші суспільні відносини у цій галузі. Згодом – органи виконавчої влади, починаючи з уряду – Кабінету Міністрів України та рухуючись далі – до відповідного центрального органу виконавчої влади – Мініфраструктури та ін.

Т. Семенчук визначає публічне управління, як взаємодію органів державної влади із суспільством у вигляді реалізації специфічних державних функцій з метою забезпечення соціально-політичного ефекту [54, с.78]. Якщо приймаємо зазначену позицію, нам слід звернути особливу увагу на визначення інституційних форм, за допомогою яких відбувається взаємодія між всіма зацікавленими учасниками суспільних відносин у сфері морського та річкового транспорту. Йдеться, зокрема, регулювання відносин між працівниками галузі, наприклад, робітниками інфраструктурних об'єктів, профспілками, суб'єктами підприємницької діяльності, корпорацій (приклад, судноплавна компанія «Укречфло») та відповідними державними органами. Все разом утворює складний публічно-управлінський механізм, дослідження якого слід здійснювати, щоб зрозуміти сутність публічного управління у галузі морського та річкового транспорту.

Якщо стаємо на зазначену позицію, то для нас буде корисною підхід О. Білик, згідно з яким механізм публічного управління розглядається як оптимальне сполучення засад, які притаманні ринковим відносинам (конкуренція, попит і пропозиція, вільне ціноутворення), з одного боку, та цілеспрямованої політики державного регулювання економічних процесів, з

іншого. Зазначена авторка визначає, що механізми державного управління та публічно-приватного партнерства доповнюють ринковий механізм та створюють підґрунтя для стратегії макроекономічного та інноваційного розвитку громад, регіонів та країни в цілому [34, с.6].

Цей підхід добре узгоджується з позицією О. Оболенського, який визначає, що механізмом публічного управління є система, яка забезпечує практичну реалізацію функції публічного управління з метою досягнення визначених цілей, яка характеризується власною структурою, методами, важелями, інструментами впливу на об'єкт управління за допомогою відповідного правового та інформаційного забезпечення [12, с. 90]. Відповідно маємо під час дослідження нашої теми звернути увагу на відповідне правове забезпечення та специфіку збору інформації, яка потрібна для прийняття рішень у сфері управління морським та річковим транспортом.

Науковці відзначають, що специфічною рисою публічного управління є механізм контролю суспільства над усіма органами державної влади і органами місцевого самоврядування, якого відповідно не має державне управління [6, с. 57]. О. Оболенський визначає різні механізми публічного управління. Серед них варто відзначити:

- економічні механізми, які формують систему публічного управління за допомогою банківської, грошово-валютної, інвестиційної, інноваційної, кредитної, податкової політики;
- мотиваційні механізми, які включають різні стимули, як адміністративні, так і соціально-економічні, що спонукають посадових осіб до високоефективної роботи;
- організаційні механізми, які описують об'єкти, суб'єкти публічного управління, їх цілі, завдання, функції, методи управління та організаційні структури, а також результати їх функціонування;
- політичні механізми, які визначають особливості формування через інструменти економічної, соціальної, фінансової, промислової політики;

– правові механізми, що охоплюють закони, постанови, укази, а також методичні рекомендації, інструкції тощо [6, с.60].

На нашу думку, всі наведені положення мають особливу цінність для аналізу відповідних складових публічно-управлінського механізму у галузі морського та річкового транспорту. Адже без з'ясування комплексу економічних, мотиваційних, організаційних та політичних чинників навряд чи вдасться відтворити цілісну картину функціонування публічно-управлінського механізму у цій галузі.

Разом із цим викликає інтерес підхід Л. Приходченко, яка запропонувала класифікувати механізми публічного управління за специфікою їх застосування:

- зв'язок із процесами розроблення та ухвалення раціональних рішень;
- забезпечення практичного втілення (впливу на об'єкти управління);
- активізація властивостей суб'єктів управління як систем, здатних до саморозвитку [8, с. 3].

Крім того, Л. Приходченко виділяє такі різновиди механізмів публічного управління:

- за сферою (економічні, соціальні, фінансові, виробничі);
- за методами управління (організаційні, економічні, адміністративні, мотиваційні, програмні);
- за важелями впливу (економічні, фінансові, інформаційні, правові, політичні). [8, с. 17].

Вказані положення узгоджуються з відповідними поглядами О. Оболенського та О. Борисевича, які визначають наступні типи механізмів публічного управління:

- економічний механізм, що охоплює управління банківською, грошово-валютною, інвестиційною, інноваційною, кредитною, податковою, страховою діяльністю та інші аспекти.

– мотиваційний механізм, який складається з командно-адміністративних і соціально-економічних стимулів, що підштовхують державних службовців до високоефективної праці.

– організаційний механізм, що описує об'єкти, суб'єкти публічного управління, їх цілі, завдання, функції, методи управління та організаційні структури, а також результати їх функціонування.

– політичний механізм, який визначає механізми формування економічної, соціальної, фінансової, промислової політики тощо.

– правовий механізм, який включає в себе нормативно-правове забезпечення, таке як закони, постанови, укази, а також методичні рекомендації, інструкції та інше [46, с.51].

На нашу думку, цей підхід є більш конкретним і тому будемо намагатися саме його застосовувати у нашій роботі.

Разом з цим ми бажаємо включити ще один аспект у механізм публічного управління - місцеве самоврядування. Забезпечення взаємодії між державними органами влади та системою місцевого самоврядування є актуальним завданням для вдосконалення системи публічного управління в Україні. На сьогодні виникає багато проблем, пов'язаних із перетинанням їх функціональних зон на місцевому рівні управління державою, а також складністю взаємоузгодження інтересів, які вони представляють. Для забезпечення цієї взаємодії необхідна низка гнучких механізмів, які враховують можливість виникнення різноманітних проблемних ситуацій. Ці механізми мають бути гнучкими і здатними регулювати співпрацю між різними органами державного управління та місцевого самоврядування, уникати постійних змін залежно від ступеня розвитку суперечностей між ними. Відповідно під час дослідження механізму публічного управління у галузі морського та річкового транспорту, важливо приділяти увагу відносинам між усіма учасниками цієї галузі та органами місцевого самоврядування.

## **1.2. Зміст понять «державне управління», «публічне управління», «механізм державного управління», «механізм публічного управління», «морський транспорт», «річковий транспорт», «державне регулювання у сфері транспорту», «морський порт»**

На сьогодні у наукових дослідженнях поряд із поняттям «механізм публічного управління» застосовується поняття «механізм державного управління». Спробує розрізнити зазначені поняття.

Так, під поняттям «державне управління» слід розуміти що, це – «самостійний вид державної діяльності, який носить підзаконний, виконавчо-розпорядчий характер, органів (посадових осіб) щодо практичної реалізації функцій і завдань держави у процесі регулювання економічної, соціально-культурної та адміністративно-політичної сфер» [17, с.23]. Сутність державного управління має прояв у його суспільній обумовленості і цільовій спрямованості.

У широкому сенсі державне управління визначається як сукупність усіх видів діяльності держави, тобто всіх форм реалізації державної влади в цілому. Таке розуміння дозволяє відокремити державні органи з управлінської діяльності від недержавних.

У вузькому розумінні, державне управління представляє собою активність держави, виражену через спеціальні державні органи - органи виконавчої влади. У цьому контексті державне управління розглядається як діяльність, що спрямована на виконання законів та інших нормативно-правових актів шляхом вживання різноманітних форм владного впливу на об'єкти управління, та впливає із необхідності забезпечення реалізації політики держави, спрямованої на ефективне використання природних, трудових, матеріальних, та інформаційних ресурсів та гарантування прав і свобод людини [43, с.98].

Ознаки державного управління включають:

– спільна діяльність людей, організована у відповідні колективи та організаційно структурована.



– мета, яка полягає в організації спільної діяльності шляхом забезпечення узгоджених індивідуальних дій учасників цієї діяльності за допомогою впливу на їх поведінку та волю.

– регулятор управлінських взаємодій, що виникають між суб'єктом і об'єктом у процесі виконання функцій держави.

– владний характер, оскільки базується на підпорядкуванні волі учасників суспільних відносин.

– особливий апарат реалізації через організаційно структуровані групи людей [43, с. 12].

Відповідно до цього під поняттям «механізм державного управління» розуміють сукупність заходів, засобів, важелів, стимулів, за допомогою яких органи державної влади впливають на суспільство, виробництво, будь-яку соціальну систему з метою досягнення поставлених цілей.

У демократичній державі йдеться про сукупність спеціальних засобів, що має забезпечувати здійснення управлінського впливу народу цієї країни безпосередньо та через органи державної влади на стан та розвиток держави як складної політичної та соціально-економічної територіальної системи з метою створення гідних умов життєдіяльності людей, що проживають у державі (незалежно від їх громадянства), та громадян країни, що тимчасово перебувають за її межами[21, с.49].

Особливість механізму державного управління зумовлюється розподілом повноважень між різними гілками та органами влади, забезпеченням їх взаємодії, а також із необхідністю врахування та узгодження інтересів різних груп населення, громадських організацій та бізнес-структур. У контексті нашої теми, зокрема, йдеться про законодавчі повноваження Верховної Ради України, яка приймає закони, що регулюються найважливіші відносини у галузі морського та річкового транспорту і виконавчі повноваження Кабінету Міністрів, Мініфраструктури та Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України.

Н. Нижник визначає механізм державного управління як сукупність внутрішніх та зовнішніх факторів, що включають механізм управління всередині організації та взаємодію між різними організаціями. Він визначає компоненти цього механізму, такі як цілі управління, об'єкт та взаємозв'язки, на які здійснюється вплив, інструменти досягнення цілей, методи впливу, управлінські ресурси (матеріальні, фінансові), а також соціальний та організаційний потенціали [3, с. 29].

С. Мосов визначає механізм державного управління як складну систему державних органів влади, організованих згідно з сформованими принципами для виконання завдань державного управління [12, с.69]. Тут відзначається широка інтерпретація механізму державного управління як сукупності взаємовідносин суспільних елементів та процесів, які визначають логіку управлінських рішень та дій. Цей підхід також включає практичні заходи, засоби та стимули, які державні органи влади використовують для впливу на суспільство та всі соціальні системи для досягнення своїх цілей.

Існуючі механізми державного управління ділять на такі різновиди:

- механізми-знаряддя, які спрямовані на досягнення конкретних цілей чи цілеспрямованого впливу на об'єкт чи його оточення через використання узгоджених та відповідних методів управління.;
- механізми-системи, які надають можливість розглядати складні системи як механізм, що відображає взаємодії всіх їхніх підсистем та елементів. в цьому випадку, вони представляють собою «сукупність взаємодій усіх підсистем та елементів системи»;
- механізми-процеси, які визначають послідовність перетворень об'єкта під впливом зовнішніх чи внутрішніх факторів та відповідних змін у стані об'єкта. Автор вказує, що ці процеси дозволяють «надати уявлення про послідовність певних перетворень об'єкта» [8, с.65].

Отже, за особливостями побудови механізми державного управління можна умовно розподілити на цільові (зорієнтовані на досягнення конкретної мети), механізми функціонування системи державного управління на різних

етапах суспільного розвитку країни та механізми здійснення процесу державного управління народом, різними владними органами та окремими посадовими особами. Цільові механізми державного управління використовуються органами державної влади як інструменти для здійснення цілеспрямованих перетворень у функціонуванні або розвитку конкретних об'єктів державного управління. Ці механізми тлумачаться як набір способів, методів та важелів, за допомогою яких суб'єкт державного управління впливає на об'єкт чи групу об'єктів державного управління з метою досягнення конкретної мети.

Кожен цільовий механізм державного управління є сукупністю спеціально відібраних і взаємоузгоджених методів управління, які використовуються для вирішення існуючих суперечностей та розв'язання проблемної ситуації. Застосування цих методів дозволяє здійснити практичний вплив органів державної влади на соціально-економічну територіальну систему країни, її підсистеми або елементи з метою досягнення конкретної мети. Цей вплив сприяє розвитку всієї системи або її складових в обраному стратегічному напрямі та дотриманню ключових принципів [43, с. 54].

Поняття «публічне управління» може вживатися у щонайменше трьох основних значеннях: «діяльність державних службовців і політиків, структури і процедури органів державної влади, системне вивчення чи то діяльності, чи то структур та процедур» [32, с. 106]. Крім того, під поняттям «публічне управління» розуміють «галузь практики та теорії, яка є ключовою для публічного адміністрування та зосереджена на внутрішній діяльності державних установ, зокрема на вирішенні таких управлінських питань, як контроль, керівництво, планування, організаційне забезпечення, забезпечення інформаційними технологіями, управління персоналом, та оцінка ефективності» [11, с. 7].

Якісне публічне управління має бути націлене на можливість досягнення поставлених загальносуспільних результатів (тобто більш широке, ніж завдання державного управління, що виявляється пов'язано з державно-політичними

інтересами правлячої верхівки). Завдання менеджерів у публічному секторі зводиться до того, щоб: «заохочувати працівників, а також представників широкої громадськості та окремих організацій, працювати разом для досягнення результатів, на які вони, можливо, мають незначний безпосередній вплив, зважаючи на децентралізацію влади» [12,с.195]. Якісне публічне управління має бути націлене на можливість досягнення поставлених результатів.

Стосовно термінології публічно-управлінського механізму, то це «набір правил (процедур, інструкцій, законів), які регламентують функціонування системи та її окремих елементів. З цього визначення виходить, що публічно-управлінський механізм – це сукупність правил. Таким чином, публічно-управлінський механізм можна визначити як взаємодію соціальних структур, норм і інститутів, за допомогою яких забезпечується функціонування системи на основі узгодження і реалізації громадських інтересів при прийнятті управлінських рішень [60, с.43].

На нашу думку, механізм державного управління виступає похідним від механізму виконавчої влади. У той же час поняття «публічне управління» значно ширше, оскільки дає змогу охоплювати суспільство, а не лише органи державної влади. Тому не погоджуємось з авторами, які по суті ототожнюють «механізм державного управління» та «механізм публічного управління». Відмінність між ними полягає насамперед як у суб'єктах, так і в об'єктах впливу, що зумовлює в подальшому суттєві відмінності у формах, способах і методах дій чи впливу [15, с.54]. Також слід зазначити, що специфічною рисою публічного управління є механізм контролю суспільства над усіма органами державної влади і органами місцевого самоврядування, якого відповідно не має державне управління.

Стосовно механізму публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України, та самої галузі у цілому, то тут також слід розуміти що собою представляє транспортна система країни в загалі і роль в цій системі морського та річкового транспорту. Для цього слід розібрати деякі

формулювання для повного і всебічного розгляду даного питання у подальшому.

У літературі поняття «транспорт» визначається як «сукупність усіх видів шляхів сполучення, транспортних засобів, технічних пристроїв та споруд на шляхах сполучення, що забезпечують процес переміщення людей та вантажів різного призначення з одного місця до іншого; та відповідна галузь економіки, пов'язана з перевезенням пасажирів та вантажів» [18, с.44].

Поняття «морський транспорт» знаходимо в посібнику «Системи технологій», редагованому Клименком Л.П., Соловйовим С.М., Нордом Г.Л., де воно визначається як «вид транспортної сфери матеріального виробництва, що забезпечує перевезення вантажів та пасажирів морськими суднами. Морський транспорт широко використовується для міжнародних та внутрішніх перевезень. Він включає будь-яке судно, здатне рухатися по воді (морях, океанах та прилеглих акваторіях), а також може перебувати на поверхні води та виконувати функції, пов'язані з перевезенням, перевантаженням, зберіганням та обробкою різних вантажів; перевезенням та обслуговуванням пасажирів. Діяльність морського транспорту регулюється як національним законодавством, так і міжнародними нормативними актами, конвенціями та правилами, виконання та дотримання яких строго контролюється всіма країнами-учасницями, що підписали відповідні зобов'язання» [30, с. 44].

Поняття «річковий транспорт» також визначається як «вид транспорту, що проводить перевезення пасажирів та вантажів переважно вздовж внутрішніх водних шляхів, як природних, так і створених штучно (канали, водосховища, шлюзові ділянки річок). Виділяють магістральні річкові шляхи, зокрема міжнародні, які обслуговують зовнішньоторговельні перевезення кількох країн, міжрегіональні, які забезпечують перевезення між великими областями всередині країни, і місцеві, які обслуговують внутрішні зв'язки» [45, с. 98].

Поняття «державне регулювання у сфері транспорту» вживається для позначення процесу «створення комплексу умов для формування адекватних соціально-економічних відносин для забезпечення цілеспрямованого розвитку

транспортної системи, яка має високу соціальну значущість. Створення таких умов досягається через застосування різних форм і методів державного регулювання у сфері транспорту» [44].

Поняття «морський порт» визначається як «транспортний комплекс, розташований на відведеній в установленому порядку державній адміністрації порту території та акваторії зі встановленими межами, призначений і обладнаний для обслуговування суден і пасажирів, в якому створено морську адміністрацію порту, здійснюються вантажно-розвантажувальні роботи, надаються транспортно-експедиторські, спеціалізовані та інші послуги, а також забезпечуються безпечне плавання та стоянка суден» [44].

Узагальнюючи, визначимо поняття «механізм публічного управління у галузі морського та річкового транспорту» як сукупність політичних, економічних, організаційних, мотиваційних та правових засобів впливу органів публічної влади на об'єкти управління морської та річкової галузі України.

### **1.3. Принципи та методи наукового дослідження механізму публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України**

Кваліфікаційне дослідження механізму публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України ґрунтується на принципах об'єктивності, системності, розвитку, єдності теорії та практики.

Принцип об'єктивності вимагає розгляду процесів, явищ та речей у сфері публічного управління галуззю морського та річкового транспорту такими, якими вони є, без упередженості, в усьому різноманітті їх сторін, зв'язків та відносин. Для цього намагаємося у другому розділі визначити закономірні тенденції розвитку механізмів публічного управління у галузі морського та річкового транспорту. Далі на цьому підґрунті визначити перспективи розвитку відповідних механізмів публічного управління

Принцип системності передбачає розкриття механізму публічного управління як системи, організованої сукупності зв'язків між різними її складовими – політичними, соціальними, економічними, правовими, організаційно-адміністративними та ін. Реалізація цього принципу здійснюється у підрозділах 2.1 та 2.2, де аналізуємо нормативно-правові засади механізмів публічного управління галуззю морського та річкового транспорту, систему відповідних суб'єктів та розподілу повноважень між ними.

Принцип історизму - загальний принцип діалектики (а нас цікавить саме діалектичний розвиток морського транспорту), який передбачає вивчення передумов системи функціонування морського транспорту (її окремих підсистем та елементів), основних стадій розвитку, його закономірностей, що являються рушійною силою такого розвитку. Тобто принцип історизму передбачає виявлення тенденцій прискорення на підстав до ефективних економічних законів і закономірностей та подальшу розробку альтернативних варіантів розвитку [54, с.65].

Принцип розвитку передбачає з'ясування основних рушійних сил процесів управління морською транспортною галуззю, її підсистем та елементів, що поєднує в єдину комплексну цілісність основні управлінські закони. Крім того, орієнтує на пошук нових закономірностей, що забезпечує формування нових складових публічно-управлінського механізму у галузі морського та річкового транспорту. Зокрема, цей принцип зорієнтовує на пошук всіх можливих тенденцій змін і на цьому підґрунті розробки прогностичних рекомендацій у третьому розділі цієї роботи.

Важливе значення має принцип єдності теорії та практики, дотримання якого змушує нас перевіряти теоретичні узагальнення, зокрема, вихідну гіпотезу нашої роботи на предмет відповідності практиці, реальним практичним запитам всіх учасників публічного управління у галузі морського та річкового транспорту.

На підґрунті зазначених принципів у дослідженні використовуються, метод структурно-функціонального аналізу, порівняльного аналізу, метод узагальнення.

Застосування методу структурно-функціонального аналізу передбачає розкриття механізму публічного управління у галузі морського та річкового транспорту як структурно диференційованої цілісності, де кожний елемент структури має певне функціональне призначення. Тобто виходимо з потреби встановити структуру механізму публічного управління та виявити ті функції, що виконуються його окремими структурними складовими: політичними, економічними, правовими, організаційними, адміністративними та ін. Крім того, використовували структурно-функціональний аналіз для визначення сутності транспортної системи у сфері морського транспорту, як об'єкта державного регулювання шляхом виділення відповідних сфер впливу у контексті забезпечення узгодження інтересів транспортних підприємств з суспільними інтересами, проведення структурних перетворень.

Порівняльний аналіз використовували для дослідження у 3.3 під час розгляду міжнародного досвіду з метою визначення загальних та особливих публічно-управлінських практик у галузі управління морським та внутрішнім водним транспортом. Відтак наближалися до встановлення закономірних тенденцій розвитку системи управління транспортом як на рівні України, так і загальносвітовому рівні.

Крім того, використовували порівняльний метод для виявлення переваг і недоліків в управлінні транспортною галуззю України у третьому розділі нашої роботи.

Метод узагальнення передбачав логічний процес переходу від одиничного до загального чи від менш загального у процесі нашої роботи, а тому зумовив структуру цієї роботи та її окремих розділів та підрозділів. Крім того, за його допомогою уточнювали змісті понять та сформулювали поняття «механізм публічного управління галуззю морського та річкового транспорту».

Підсумовуючи перший розділ, зазначимо, що дійшли висновків щодо:



– необхідності актуалізації наявних підходів науки публічного управління для дослідження механізмів управлінської діяльності у галузі морського та річкового транспорту;

– про необхідність розрізнення понять «механізм державного управління» та «механізм публічного управління». Таке розрізнення відповідає тенденції з децентралізації державного управління, залучення до управління транспортом представників працівників, профспілок, суб'єктів підприємницької діяльності, органів місцевого самоврядування;

– використання для дослідження сукупності методів, що ґрунтуються на принципах об'єктивності, системності, розвитку, єдності теорії та практики.

## РОЗДІЛ 2

### ТЕОРЕТИЧНИЙ АСПЕКТ ДОСЛІДЖЕННЯ МЕХАНІЗМУ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ У ГАЛУЗІ МОРСЬКОГО ТА РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

#### **2.1. Нормативно-правові засади публічного управління в галузі морського та річкового транспорту України**

Публічне управління у галузі морського та річкового транспорту України має кількарівневі нормативно-правові засади.

Найголовніший рівень утворюють Закони України:

- 1) «Про транспорт»;
- 2) «Про внутрішній водний транспорт»;
- 3) «Про морські порти України»;
- 4) Кодексом торговельного мореплавства;
- 5) Водний кодекс України
- 6) та ін.

Використання та функціонування водного транспорту визначається, окрім вищезазначених нормативно-правових актів, й деякими нормами загального характеру, наприклад Цивільним, Господарським, Бюджетним, Податковим, Земельним кодексами України, законами України «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про концесію» тощо.

Крім того, велике значення мають норми адміністративного законодавства, зокрема, таких нормативно-правових актів як Кодекс України про адміністративні правопорушення, де транспортній галузі і, зокрема, галузі морського і внутрішнього транспорту присвячена ціла глава за номером 10.

Адміністративно-правове регулювання діяльності морського та річкового транспорту можна віднести до базового регулювання, адже головні закони в цій галузі є за своєю природою адміністративно-правовими актами. Крім того, адміністративно-правове регулювання опосередковує управлінські відносини

між юридичними особами, що знаходяться в підпорядкуванні одне одному. Керівний орган у такому разі здійснює публічне адміністрування.

Другий рівень нормативного регулювання публічного управління у галузі морського та річкового транспорту створюють нормативно-правові акти Кабінету Міністрів України. Насамперед, йдеться про розпорядження КМУ України від 30.05.2018 р. «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року».

Цей документ стверджує стратегічні напрями удосконалення якості транспортних послуг з метою наближення рівня надання цих послуг та інфраструктурного розвитку до європейських стандартів. Також передбачається підвищення рівня безпеки, зменшення негативного впливу на довкілля, децентралізація завдань та функцій центральних органів виконавчої влади, а також впровадження антикорупційної політики та корпоративного управління у державному секторі економіки [9, с.35].

Розробка Стратегії ґрунтувалася на збалансованому підході, спрямованому на відповідь на майбутнє зростання та зміну попиту на транспортні послуги, з метою сприяння економічному розвитку, підвищенню якості життя населення та ефективному використанню ресурсів. Стратегія відповідає положенням Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Угоди сталого розвитку «Україна - 2020», Паризької Угоди в рамках Рамкової конвенції ООН про зміну клімату 2015, а також середньострокового плану пріоритетних дій Уряду до 2020 року [18].

Стратегія надає комплексне бачення глобальних пріоритетів транспортної політики, формує ефективне державне управління та визначає напрями розвитку галузі до 2030 року [54, с.43].

Загальна мета Стратегії полягає у визначенні концептуальних засад формування та реалізації державної політики в галузі транспорту, спрямованих на створення інтегрованого, ефективного транспортного комплексу України, що відповідає світовим стандартам, задовольняє потреби населення в

перевезеннях та покращує умови бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки [55, с. 109].

Метою та пріоритетними напрямками реалізації Стратегії у галузі морського та внутрішнього водного транспорту є:

- відновлений морський та річковий торговельний флот;
- розвинені «морські магістралі» Чорного моря, спрощені формальності у портах, що забезпечить входження морських портів України у «Блакитний пояс» на морях навколо Європи та в Топ-100 найбільших контейнерних портів світу;
- відкриті внутрішні водні шляхи (ВВШ) для іноземного флоту, обсяги перевезень по Дунаю, Дніпру, Південному Бугу та інших збільшені в 5 разів;
- оновлений, завдяки локалізації кращих світових технологій на вітчизняних машинобудівних підприємствах, рухомий склад залізниць, громадського пасажирського транспорту, морський та річковий флот;
- ступінь зносу основних фондів у виді економічної діяльності «Транспорт та складське господарство» зменшиться з 98 % (показник 2015 р.) до 50 % на теперішній час;
- інтегровані українські навігаційні системи до європейської загальної навігаційної супутникової системи (Galileo);
- впроваджені системи управління рухом та ідентифікації транспортних засобів на наземному та водному транспорті (ERTMS, ITS, SST та LRIT, RIS); мультимодальні платформи електронної логістики та цифрові коридори; системи інформації, управління та оплати мультимодальних перевезень [23, с. 54].

Третій рівень нормативно-правового регулювання публічного управління у галузі морського та річкового транспорту утворюють нормативно-правові акти Мінінфраструктури. Згідно ст.1 Положення «Про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України», що затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. за № 460 визначено, що Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України

(Мінінфраструктури) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України [21].

Відповідно цей орган приймає різноманітні нормативно-правові акти, що регулюють морський та внутрішній водний транспорт. Зокрема, можна назвати такі документи як:

1) Положення «Про деякі питання оптимізації функціонування центральних органів виконавчої влади у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства» № 212 від 03 березня 2022 року.

2) Положення «Про деякі питання заходження іноземних невійськових суден до річкових портів України» № 155 від 29 лютого 2012 року.

3) Положення «Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних» за № 136 від 09 лютого 2022 року.

Четвертий рівень нормативно-правового регулювання публічного управління у галузі морського та річкового транспорту утворюють нормативно-правові акти Державної служби морського та внутрішнього водного транспорту та судноплавства України. Зокрема, слід назвати такі документи:

1) Положення «Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України» № 1095 від 06 вересня 2017 року.

2) Положення «Про Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України» за № 212 від 06 березня 2022 року.

3) Положення «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті» № 814 від 08 червня 1998 року.

Особливе значення для нормативно-правового регулювання публічного управління у галузі морського та річкового транспорту мають міжнародні угоди України та Європейське транспортне законодавство, що визначає сучасні правила і стандарти для річкових перевезень. До таких нормативно-правових актів можна віжнести наступні:

1) «Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту в Чорноморському регіоні» № 72/15-612-27050 від 26 квітня 2021 року.

2) Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року від 01.01.1982 року.

3) Регламент Європейського парламенту і Ради (ЄС) «Про загальні правила та стандарти для організацій, що здійснюють перевірку та огляд суден» №301/2009 від 23 квітня 2009 року.

Всі ці правила стосуються України, оскільки:

1) її судна здійснюють судноплавство внутрішніми водними шляхами Європи;

2) вона має визначені Організацією Об'єднаних Націй внутрішні судноплавні шляхи міжнародного значення.

Приєднуємося до висновку про те, що впровадження Європейських правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України надасть можливість приєднатися до єдиних стандартів судноплавства, у тому числі уніфікувати судову документацію, процедури навчання і підтвердження компетентності екіпажів, застосувати норми, альтернативні існуючим недосконалим національним і регіональним правилам, та дозволить створити умови для розвитку національного та міжнародного судноплавства на внутрішніх водних шляхах України[32, с. 3].

Це передбачає реалізацію комплексних заходів, що поширюються на підприємства, установи та організації водного транспорту, у тому числі прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт», внесення змін до певних норм Регістру судноплавства України, змін до програм підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації судноводіїв річкових суден, встановлення навігаційного обладнання відповідно до європейських стандартів замість ГОСТ 26600-98, видання електронних і паперових річкових навігаційних карт у міжнародних стандартах, а також впровадження нових правил судноплавства внутрішніми водними шляхами України.

За умови впровадження європейських стандартів та надання вільного доступу суднам під іноземним прапором постає питання створення та розвитку

належної інфраструктури в українських річкових портах міжнародного значення на міжнародному судноплавному шляху E40 [44, с. 98].

## **2.2 Суб'єкти публічного управління в галузі морського та річкового транспорту України та розподіл повноважень між ними**

У зв'язку із необхідністю держави у забезпеченні належного рівня контролю у галузі транспортної безпеки на морському та річковому транспорті, виникла необхідність у створенні органу державного нагляду, діяльність якого була б спрямована на врегулювання відносин між всіма учасниками, що задіяні в сфері водного транспорту чи портової системи взагалі.

Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту вперше був утворений у 2010 році водночас з утворенням Міністерства інфраструктури України шляхом реорганізації Міністерства транспорту та зв'язку України. Кабінет Міністрів України спрямовував і координував діяльність цієї служби через Міністра інфраструктури України.

Так, відповідно до ст.1 Положення Про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. за № 460, визначено, що Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (Мінінфраструктури) є центральним органом виконавчої влади, що діє під керівництвом Кабінету Міністрів України [21]. Мінінфраструктури виступає головним органом серед центральних органів виконавчої влади, який формує та впроваджує державну політику у сфері транспорту (автомобільного, залізничного, морського та внутрішнього водного), поштового зв'язку, авіаційного транспорту, використання повітряного простору України, туризму та курортів. Відповідно, воно також відповідає за формування та реалізацію політики у ряді інших сфер, таких як розвиток, будівництво, реконструкція та модернізація інфраструктури, а також забезпечує безпеку в авіаційному, автомобільному транспорті

загального користування, міському електричному, залізничному, морському та внутрішньому водному транспорті. Це включає нагляд (контроль) у сфері туризму та курортів, а також мультимодальних перевезень та захисту критичної інфраструктури у відповідних секторах [48].

У 2011 році, шляхом реорганізації Державної служби морського і річкового транспорту України, була утворена її правонаступниця - Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті (Укрморрічінспекція) як центральний орган виконавчої влади в Україні.

10 вересня 2014 року, Постановою Кабінету Міністрів № 442, було скасовано Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті, засновану на її правонаступницю - Державну службу України з безпеки на транспорті.

Згідно з рішенням Кабінету Міністрів України від 06.03.2022 № 212, Державну службу морського та річкового транспорту України перейменовано на Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України [43, с.22].

Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрація судноплавства) є центральним органом виконавчої влади, що підпорядковується та координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра з відновлення України - Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури. Орган реалізує державну політику в галузях морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства, керуючись Конституцією, законами України, указами Президента України, постановами Верховної Ради України та актами Кабінету Міністрів України, прийнятими відповідно до Конституції та законів України.

Основними завданнями Адміністрації судноплавства є:

- 1) реалізація державної політики у галузях морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства;



2) внесення пропозицій щодо формування державної політики в цих галузях Віце-прем'єр-міністру з відновлення України - Міністру розвитку громад, територій та інфраструктури;

3) забезпечення виконання зобов'язань за міжнародними договорами України в галузях морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства;

4) регулювання торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах;

5) здійснення державного нагляду у відповідних сферах;

6) надання адміністративних послуг у цих галузях у випадках, передбачених законом;

7) навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства на територіальному морі, внутрішніх морських водах та на внутрішніх водних шляхах України.

Адміністрація судноплавства виконує свої обов'язки безпосередньо та через створені територіальні органи: Чорноморсько-Азовське міжрегіональне управління, Чорноморське міжрегіональне управління, Верхньодніпровське міжрегіональне управління, Нижньодніпровське міжрегіональне управління та Подільсько-Карпатське міжрегіональне управління.

Відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 24 жовтня 2018 р. № 863 (зі змінами, внесеними розпорядженням Кабінету Міністрів України від 05 березня 2022 р. № 201-р), ухвалено рішення щодо передачі до сфери управління Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрація судноплавства) державних підприємств, установ та організацій, а саме:

- Державна установа «Держгідрографія»;
- Державне підприємство «Класифікаційне Товариство «Регістр судноплавства України»;
- Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків;

– Державне підприємство «Сервісний центр морського та річкового транспорту» (Моррічсервіс);

– Державне підприємство «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України з дослідним виробництвом» [4].

Державна установа «Держгідрографія» є державним підприємством України, що відповідає за навігаційно-гідрографічне забезпечення у межах виключної (морської) економічної зони України в Чорному і Азовському морях, а також на внутрішніх водних шляхах. Вона входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України та Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту і судноплавства України (Адміністрація судноплавства). Основні напрямки роботи установи включають:

– Забезпечення морів і внутрішніх водних шляхів зони відповідальності України ЗНО, забезпечення їх безперебійної дії відповідно до встановлених режимів роботи.

– Складання і розповсюдження навігаційних морських і лоцманських річкових карт, керівництв і посібників для плавання.

– Інформування суден про зміни навігаційної обстановки плавання.

– Розвиток систем навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, включаючи розробку та впровадження нових технологій і технічних засобів навігації, гідрографії та морської картографії.

– Представлення Міністерства інфраструктури в Міжнародний гідрографічний організації (МГО) та інших міжнародних організаціях, співпраця з гідрографічними службами інших країн.

– Виконання міжнародних зобов'язань України з навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, включаючи гідрографічне і океанографічне вивчення океанів і морів [5].

Державне підприємство «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України» – це підприємство, що діє у сфері морського і річкового транспорту. Основні напрямки його діяльності пов'язані із

забезпеченням безпеки судноплавства, включаючи технічний (класифікаційний та конвенційний) нагляд та огляд суден будь-якої власності та відомчої належності. Підприємство розробляє та затверджує правила та технічні вимоги щодо забезпечення умов безпеки плавання суден, охорони життя та здоров'я пасажирів, судових екіпажів, збереження вантажів та екологічної безпеки суден. Серед інших функцій підприємства – погодження проєктно-технічної документації та технічного огляду суден під час їх будівництва, переобладнання, модернізації і ремонту, а також погодження проєктів стандартів, технічних умов, керівних та інших документів. Підприємство виконує експертизу технічного стану суден, оцінку їхньої вартості, а також оцінку відповідності персоналу водного транспорту. В іншій сфері діяльності входить технічний нагляд за станом гідротехнічних споруд та промірних робіт на акваторіях, прохідних каналах і судноплавних шляхах водотранспортного комплексу України, а також промислова безпека небезпечних виробничих об'єктів. Підприємство також відповідає за підготовку та сертифікацію персоналу в системі Регістру судноплавства України, а також за проведення дефектизації судових конструкцій та інше [32].

Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків (ІПДМ) є державною організацією, включеною до сфери управління Державної служби морського та річкового транспорту України. Її основні завдання включають:

- проведення аналізу міжнародного та національного досвіду у сфері підготовки, оцінки компетентності та дипломування екіпажів морських торговельних суден;
- підтвердження кваліфікації моряків через постійно діючі державні кваліфікаційні комісії (ДКК) та визнання документів, що засвідчують їхню кваліфікацію;
- представлення і захист інтересів України в ІМО щодо підготовки, оцінки компетентності та дипломування моряків.

Згідно з покладеними завданнями:

- ІПДМ створює постійно діючі ДКК для підтвердження кваліфікації моряків;
- веде реєстр усіх виданих документів на території України, слідкуючи за строками їх чинності, продовженням, призупиненням та анулюванням, а також документів, які визнані втраченими або знищеними, та реєстр пільгових дозволів;
- підтверджує дійсність виданих документів.

Під час виконання основних завдань ІПДМ надає послуги у сфері забезпечення безпеки судноплавства, включаючи:

- перевірку знань та підтвердження кваліфікації моряків через ДКК, а також визнання дійсності дипломів, свідоцтв та інших документів моряків, що регулюється законодавством України;
- перевірку знань працівників, що перевозять небезпечні вантажі на морському та річковому транспорті;
- видачу підтверджень, які підтверджують визнання дипломів відповідно до вимог правила 1/10 Конвенції ПДНВ;
- ведення реєстру усіх виданих документів моряків на території України та підтвердження їх дійсності [23].

Державне підприємство «Сервісний центр морського та річкового транспорту» (Моррічсервіс) є сучасним центром, спроектованим для реалізації державної політики задоволення державних та суспільних потреб у створенні сучасних умов обслуговування громадян, фізичних та юридичних осіб в галузі морського та річкового транспорту. Воно виконує заходи з поліпшення іміджу морської галузі України, зокрема, через надання послуг громадянам та організаціям.

Діючи на підставі державної власності, Моррічсервіс входить до сфери управління Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрації Судноплавства). Однією з основних функцій є надання представницьких, технічно-організаційних та інформаційно-консультаційних послуг у сфері морського та річкового транспорту. Мета

полягає в спрощенні відносин громадянина з державою, відокремленні клієнта від державного службовця та збереженні особистого часу моряка.

Державне підприємство «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України,» розташоване у місті Одесі, є дослідницьким центром з власним виробництвом. Інститут займається розробкою різноманітної проектно-документації, яка була використана для будівництва понад 3000 суден та плавзасобів різних типів та призначень.

Також важливо відзначити, що Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрація судноплавства) є органом виконавчої влади, який відповідає за нагляд і контроль за безпекою судноплавства та портовою системою країни (капітан порту). У кожному морському порту офіційно працює по два капітани: один – від Адміністрації морських портів України, а інший – від Адміністрації судноплавства.

Капітан морського порту забезпечує додержання правопорядку та правил безпеки мореплавства, керує лоцманською, рятувальною та сигнальною службами порту, і відповідає за оформлення приходу та виходу суден, дотримання вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього середовища. Посада капітана має високий престиж в морській галузі.

Капітанами порту можуть бути державні службовці або офіцери різного рангу військово-морського флоту даної держави. У Великій Британії, коли капітан порту є офіцером Королівського військово-морського флоту, його називають «Harbourmaster королеви» (або короля). У США капітан порту є офіцером берегової охорони і має назву «капітан порту» (СОТР). Він часто несе відповідальність за прибережний сектор, значно ширший, ніж акваторія, пов'язана з портом [19, с. 34].

Деякі повноваження в управлінні об'єктами водного транспорту делеговані суб'єктам господарювання (державним підприємствам), що входять до морського транспортно-комплексу - багатофункціональної структури, що задовольняє потреби національної економіки в транспортному забезпеченні та

вимагає нагляду за безпекою судноплавства через міжрегіональні управління та капітанів портів.

Наприклад, державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (далі – АМПУ) є державним унітарним підприємством, що діє як державне комерційне підприємство згідно із Законом України «Про морські порти України» та розпорядженням Кабінету Міністрів України від 4.03.2013 № 133-р. АМПУ входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України і виконує функції з обслуговування морських портів та управління об'єктами портової інфраструктури державної власності. АМПУ також працює на користь держави та бізнесу, охоплюючи весь спектр завдань у порту й на морі - від вдосконалення законодавства до забезпечення транспортування вантажів та безпеки мореплавання.

Щодо підтримки глибин ДП «Укрводшлях» у межах наказу Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Положення про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України», були виконані відповідні заходи. Проте, у зв'язку з нестачею повного фінансування з державного бюджету, міністр інфраструктури України прийняв рішення щодо трансформації нормативно-правових актів і повноважень державних підприємств водно-транспортного комплексу.

Отже, було розроблено пакет заходів, який передбачав делегування деяких функцій від ДП «Укрводшлях» до ДП «АМПУ», яке володіє практичним досвідом проведення днопоглиблювальних робіт та керує морськими каналами, пов'язаними з річками України. Згідно з цими змінами, починаючи з 2018 року, ДП «АМПУ» відповідає за: надійний зв'язок із суднами на підходах та в зоні дії річкової інформаційної служби (РІС); своєчасне інформування судновласників про зміни в роботі навігаційного обладнання, зміщення засобів навігаційного обладнання (ЗНО), графік роботи мостів у зоні РІС і метеоінформацію; виконання промірних, тральних, днопоглиблювальних і дноочисних робіт на внутрішніх судноплавних шляхах;

забезпечення безпечного лоцманського проведення суден по внутрішніх судноплавних шляхах [40, с. 38].

Додатково, державне підприємство «Адміністрація річкових портів України» створено з метою управління портовим збором у річкових портах України, перевезенням пасажирів і вантажів річковим транспортом, буксирними, маневровими іншими роботами, пов'язаними з навантаженням і розвантаженням суден, інструментальним обстеженням берегових об'єктів, водолазним обстеженням гідротехнічних споруд, паспортизацією берегових об'єктів, розробкою нормативної документації щодо експлуатації берегового об'єкту річкових портів, контролем за експлуатацією, ремонтом і модернізацією річкового флоту України та раціональним використанням земельного фонду відведених меж [7, с.3].

Загалом, річкова інформаційна служба України, яку представлено на сайті Адміністрації морських портів України, містить перелік річкових портів з необхідними реєстраційними та технічними характеристиками. Відмінності в законодавчій базі, яка регулює їхню діяльність, ставлять річкові порти у менш визначене положення порівняно з морськими портами.

### **2.3 Міжнародний досвід налагодження механізмів публічного управління у галузі морського та річкового транспорту**

З моменту створення в країні центрального органу виконавчої влади, діяльність якого спрямована на реалізацію державної політики у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства, будь то Морська адміністрація чи її спадкоємниця - Адміністрація судноплавства, одним із основних завдань вказаних відомств є забезпечення дотримання і виконання зобов'язань, взятих за міжнародними договорами України у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства, а також розробляє та подає до Мінінфраструктури пропозиції щодо переліку актів законодавства, які підлягають розробленню та затвердженню спрямовані на

виконання зобов'язань за міжнародними договорами України, а також таких, що спрямовані на приєднання України до міжнародних договорів. Вносить також пропозиції щодо вдосконалення державного управління у судноплавній галузі, аналізуючи і переймаючи досвід зарубіжних країн-партнерів по вирішенню нагальних проблем, задоволення потреб та поліпшення рівня управління безпекою на морському транспорті на прикладі аналогічних світових державних органів [56,с.18].

Значущим фактором для повернення України на світовий ринок перевезень по морських і внутрішніх водних шляхах є створення сучасного правового середовища з метою приваблення інвестицій у цей сегмент транспортного сектору економіки. Приведення національного законодавства у відповідність до міжнародних стандартів судноплавства стає вкрай необхідним етапом у цьому процесі. Міжнародні конвенції, які були прийняті у рамках Міжнародної морської організації, а також документи Комітету з Водного транспорту Європейської Економічної Комісії ООН і Дунайської комісії, формують основу, яку слід імплементувати у правове поле України. Взірцем для цієї імплементатії слугує законодавство Європейського Союзу, яке може бути взяте за зразок для України.

Підписана в 2014 році Угода про асоціацію відкрила новий етап співпраці між Україною та Європейським Союзом. Ця угода націлена на поступове зближення України та Європейського Союзу, створення політичного діалогу, умов для посилення економічних та торговельних зв'язків, інтеграцію України во внутрішній ринок Європейського Союзу, а також посилення співпраці у сфері юстиції, свободи та безпеки з метою гарантування верховенства права та поваги до прав людини і основних свобод.

У зв'язку з поширенням інтеграційних процесів з Європейським Союзом і виконанням рекомендацій Міжнародної морської організації, наявна необхідність у пошуку форм і методів підвищення ефективності функціонування морської галузі з урахуванням міжнародного досвіду управління безпекою торговельного мореплавства. З цією метою у



стратегічному плані розвитку морського транспорту в Україні до 2030 року, який виконує рекомендації Міжнародної морської організації (далі - ІМО), членом якої є Україна, передбачено утворення передумов для створення державних нормативно-правових баз, кожна з яких відповідає стандартам ЄС [41, с. 54].

Розглянемо досвід функціонування морських адміністрацій у провідних морських державах світу (Велика Британія, США, Німеччина та Швеція).

У Великій Британії зазначені функції виконує Морська берегова охоронна агенція (UK Maritime and Coastguard agency). Це виконавче агентство Департаменту транспорту Великої Британії, що працює з метою запобігання аварій на морському транспорті та втрачання життів на морі та несе відповідальність за виконання британських та міжнародних морських законів, конвенцій та політики безпеки на морі. З 2015 року агенція також відповідальна за пошуково-рятувальні операції із використанням вертолітної техніки. В цілому агенція відповідальна за безпеку моряків у водах Великої Британії та моряків, що ходять на суднах під її прапором, а також технічне обладнання цих суден та їх справну роботу; сертифікацію кваліфікації моряків; нагляд за екологічною безпекою узбережжя і вод; нагляд за точністю гідрографічних даних та здійснення портового контролю [33,с.54].

У США функції морської адміністрації розподілені між Морською Адміністрацією (MARAD) та Береговою охороною (USCG). MARAD діє в рамках Департаменту транспорту США та має 10 філій, що розташовані за географічним принципом – у морських портах та на внутрішніх водних шляхах. Основні функції адміністрації пов'язані із регулюванням діяльності суден та судноплавства, суднобудування, судових та портових операцій; регулюванням питань державної безпеки, навколишнього середовища, охорони здоров'я; наглядом за виконанням вимог міжнародних конвенцій з охорони судноплавства. В той час USCG є єдиною військовою організацією в рамках Департаменту внутрішньої безпеки США, що регулює питання безпеки на

прикордонній території та охорони навколишнього середовища. Її основними функціями є:

- забезпечення безпеки портових споруд, морських шляхів;
- контроль розповсюдження наркотичних речовин;
- допомога морській навігації;
- здійснення пошукових та рятувальних операцій;
- реалізація міграційної політики;
- здійснення рятувальних операцій на льоду;
- військова оборона тощо [22, с.76].

У Німеччині функції морської адміністрації виконує Федеральне Міністерство Транспорту та Цифрової Інфраструктури Німеччини. Це міністерство займається регулюванням морських та річкових шляхів Німеччини, забезпечуючи безпеку судноплавства та виконання вимог світових конвенцій. Для виконання своїх функцій Міністерство має три морські виконавчі агенції:

- Федеральне бюро розслідувань нещасних випадків на морському транспорті (забезпечення безпеки морського судноплавства, включаючи здоров'я і безпеку моряків, зайнятих на морських судах. При розслідуванні інцидентів, що викликають забруднення або ризики, агентство також відповідає за інтереси захисту морського середовища);

- Федеральна адміністрація водних шляхів та судноплавства (забезпечення безпечного та економічно ефективного судноплавства; контроль експлуатації, модернізації та будівництва федеральних водних шляхів, таких як: шлюзи, мости, водозливи; контроль руху суден у прибережній зоні та у внутрішніх водах, а також використовує судна для різних завдань (прокладка буїв, рятувальні операції));

- Федеральна морська та гідрографічна агенція виконує широкий спектр функцій, серед яких є: штормові попередження для Північного і Балтійського морів та їх дослідження щодо прогнозування та вимірювання рівня води у цих морях; публікація офіційних навігаційних карт для торгових

суден і малих суден; здійснення морських обстежень щодо пошуку затонулих суден; схвалення морських інженерних проектів (офшорні вітрові електростанції, підводні кабелі та трубопроводи); надання морських послуг для комерційних перевезень, таких як: вимірювання тоннажу, оформлення документів національного прапору; підтримка та надання допоміжних засобів для німецьких комерційних судів; видача та перевірка міжнародно-правових актів для моряків; тестування та затвердження правил радіолокації, навігації та радіоустаткування; встановлення морських штрафів за результатами екологічного моніторингу, а також за екологічні злочини; аналіз в лабораторіях зразків масла і води, що використовуються на судах; постійне представництво в міжнародних комітетах і в ЄС, міжнародне співробітництво з декількома гідрографічними службами, університетами та науково-дослідними інститутами; представництво в Міжнародній морській організації (ІМО) [31,с.65].

У Швеції функції морської адміністрації виконують дві установи: Шведська Морська Адміністрація (ШМА) і Транспортна Агенція (ТА). ШМА є державною організацією, що є відповідальною за безпечну навігацію портів Швеції. Центральне управління Адміністрації знаходиться у місті Норчепінг, а регіональні організації – розташовані недалеко від узбережжя Швеції. У місті Гетеборг є також морський авіаційний рятувальний центр. Основними функціями ШМА є проведення лоцманської та фарватерної проводки, інформування про рух морських суден; криголамні операції; гідрографія; морські і авіаційні пошуково-рятувальні операції[17,с.65]. Транспортна Агенція є державною установою Міністерства підприємництва, енергетики і комунікації, що пильнує за виконанням вимог безпеки на морському, залізничному, дорожньому та повітряному транспорті (заснована 1 січня 2009 року). Її основні функції пов'язані із: контролем за прибуттям іноземних суден у морські порти Швеції на предмет забезпечення безпеки у портах та у навколишньому середовищі; аналіз нещасних випадків на морі; контроль виконання вимог міжнародних конвенцій та ШМА у портах Швеції [8,с.44].

Далі розглянемо досвід функціонування морських адміністрацій у країнах Східної Європи, що мають вихід до Чорного та Балтійського морів (Болгарія, Румунія, Латвія) і можуть за певними ознаками економічного розвитку бути порівняні з Україною.

Так, у Республіці Болгарія створено Виконавче агентство «Морської Адміністрація», яке є державною установою, що регулює безпеку судноплавства у морських та річкових портах Болгарії та знаходиться під підпорядкуванням Міністерства Транспорту, Інформаційних технологій та Комунікації Республіки Болгарія. Її функції охоплюють: організацію і координацію діяльності, пов'язаної з безпекою судноплавства на морі та у внутрішніх водних шляхах; здійснення контролю за: а) дотриманням вимог безпеки судноплавства болгарських та іноземних суден; б) спостереженням умов життя і праці моряків; в) надання послуг з організації морського руху; г) дотримання вимог до якості для морських видів палива. Ця установа забезпечує фактичний зв'язок між урядом і суднами, що плавають під болгарським прапором; здійснює організацію та координацію роботи з пошуку і порятунку людей, суден і літаків, що зазнають лиха, а також нагляд і організацію захисту морського середовища і річки Дунай від забруднення з суден; здійснюють сертифікацію кваліфікації моряків; ведення реєстрів суден, моряків, морських та річкових портів – операторів в Республіці Болгарії [18,с.76].

Румунська морська установа (РМА) є державним органом, відповідальним за безпеку судноплавства, що підпорядкований Міністерству Транспорту та Інфраструктури Румунії. РМА була створена як державна організація як юридична особа із позабюджетним фінансуванням шляхом злиття Інспекції цивільної навігації та Румунського судового реєстру, при цьому було поєднано всі їх права та обов'язки. РМА здійснює свої завдання через свій власний персонал, через офіси капітанів портів та технічні інспекції. Основними функціями РМА є наступні: виконання вимог міжнародних конвенцій; перевірка й контроль за навігацією; виконання зобов'язань держави-прапора, держави-порту; координація пошуково-рятувальних операцій;

координація діяльності щодо запобігання нафтових забруднень; реєстрація суден під румунським прапором; реєстрація та сертифікація моряків та суден; технічний нагляд, класифікація суден; представництво румунського уряду в міжнародних організаціях тощо [59,с.76].

На Балтиці Латвійська морська адміністрація (ЛМА) є державною організацією, що підпорядкована Міністерству Транспорту Латвії, і забезпечує планування і реалізацію морської політики в Латвії для досягнення безпечного, надійного та ефективного судноплавства. Головний офіс ЛМА знаходиться у м. Рига. Основними функціями є наступні: діяльність щодо забезпечення безпечного та надійного судноплавства у портах та прибережних водах, підвищення безпеки на судах для членів екіпажу та пасажирів, запобігання забруднення моря. Також адміністрація здійснює: реєстрацію суден під прапором Латвії; гідрографічні роботи (вимірювання глибин, написання навігаційних карт, забезпечення безпеки судноплавства); сертифікацію кваліфікації моряків тощо [11,с.23].

Підсумовуючи розділ хотілося б відмітити, що дослідивши різноманітні форми публічного управління у галузі морського та річкового транспорту різних країн світу, треба зазначити, що Україна, реорганізувавши Адміністрацію судноплавства та надавши розвиненіші повноваження ніж були до цього у Морській адміністрації, беззаперечно перейняла кращі іноземні досвіди керування галуззю, поступово долучаючи громадськість взявши лише найліпші приклади та нормативну базу кожного з них, не нехтуючи при цьому власними здобутками і напрацюваннями, що у підсумку приблизить нас до світових і європейських країн-лідерів управління водною транспортною галуззю.

Що стосується вітчизняної системи публічного управління в галузі морського та річкового транспорту України, то, першочергово, національному водному транспорту необхідна дієва та якісно опрацьована Концепція розвитку внутрішніх водних шляхів України, підготовлена за участю всіх діючих суб'єктів на воді, як з боку бізнесу, так і з боку держави. Саме Концепція

давала б обґрунтоване роз'яснення, для чого нам потрібні Європейські правила судноплавства, хто і на яких умовах користуватиметься річковими судноплавними шляхами. І закон «Про внутрішній водний транспорт» має бути однією із засад цієї Концепції.

Вказуючи на досить важливу роль сучасного водного транспорту, важливо відзначити, що морські та річкові порти є неодмінною частиною всієї транспортної системи, головна мета якої полягає в забезпеченні перевезення вантажів і пасажирів. Таким чином, порти, як об'єкти транспортної інфраструктури, відіграють ключову роль в галузі управління морським та річковим транспортом. Вони стають об'єктами, де формуються значущі суспільні відносини, що також потребують використання різноманітних суб'єктів механізму адміністративного регулювання галуззю.

### РОЗДІЛ 3

## ПРАКСЕОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ ДОСЛІДЖЕННЯ МЕХАНІЗМУ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ У ГАЛУЗІ МОРСЬКОГО ТА РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

### **3.1. Сучасний стан функціонування механізмів публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України**

Згідно з Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, транспортна галузь є однією з основних галузей економіки країни. Вона має розвинену залізничну мережу, розгалужену систему автомобільних шляхів, морські порти, річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних з'єднань, а також вантажні митні термінали, що створює передумови для задоволення потреб користувачів транспорту та розвитку бізнесу.

Сучасний водний транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, яка відповідає потребам національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські та річкові порти виступають не лише як складова частина транспортної і виробничої інфраструктури країни, але й ключовим елементом визначення конкурентоспроможності вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку.

Україна, маючи вихід до Чорного та Азовського морів, обладнана такими портами, як Одеса, Чорноморськ, Південний, Ізмаїл, Миколаїв, а також тимчасово окупованими – Севастополь, Керч, Феодосія, Євпаторія, Ялта, Херсон, Бердянськ, Маріуполь [47, с.54].

Так, до повномасштабного вторгнення РФ на територію України у Чорноморському та Азовському басейнах і дельті Дунаю працювало 13 морських портів, сукупна потужність вантажообробки яких становила більш ніж 230 млн. т на рік. Територією України простягалось 2714,5 км внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних. Функціонувала

розвинута мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднувало Україну з країнами-партнерами у Чорноморському регіоні.

Важливість публічного управлінського впливу у цій сфері неможливо переоцінити, адже транспортна галузь, а особливо морський та річковий її складники, є стратегічним активом нашої держави, що формує значну частину надходжень до державного бюджету, є великими роботодавцями та запорукою економічної стабільності країни [54, с.129].

Проте останні зміни в системі публічного адміністрування галузі, зокрема у 2018 році, досі не пройшли окремого правознавчого аналізу. Постанова Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108 «Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року» стала довгоочікуваною подією для морської галузі України. У Загальних положеннях оновленої Морської доктрини зазначено, що «перемога демократичних сил в Україні та розвиток активної політичної та економічної співпраці з Європейським Союзом, відновлення діалогу щодо приєднання до НАТО в умовах тимчасової окупації Російською Федерацією території України, агресія Російської Федерації проти України та її спроби перерозподілу сфер контролю над акваторією Азовського і Чорного морів, а також необхідність прискорення процесу виходу держави з довготривалої системної кризи вимагають оновлення стратегій розвитку України як морської держави». Нова редакція Доктрини є більш прогресивною та актуалізованою з урахуванням сучасних умов української держави. Кабінет Міністрів України, який відіграє провідну роль у публічному управлінні морською сферою, визначив стратегію та основні напрями подальшого розвитку України як морської держави в Доктрині, а їх практична реалізація є завданням системи управління морською діяльністю у державі.

Стосовно функціонування у воєнний час Адміністрації морських портів України, і портової системи взагалі, то хотілося б зазначити, що у довоєнний час 75% зовнішньої торгівлі України припадало на морські порти, до війни, для прикладу, з порту Ізмаїл щорічно вивозилося до 4,5 мільйонів тонн вантажів,



хоча встановлена потужність порту досягала 7 мільйонів тонн, що і так менше норми, а з через розпочату війну і часткове блокування портів і близько не має таких обсягів. Цей факт призвів до втрат української економіки в мільярди доларів і постала можливість загрози світового голоду [63, с.97].

Питання звільнення портів для гуманітарних цілей, тобто запобігання голоду, є пріоритетом для всіх: США, ЄС, Великобританії, країн Африки та Близького Сходу. Це глобальна проблема, яка зараз обговорюється повсюдно, з ініціативи міжнародних організацій були відкриті порти для транспортування зерна, перші судна з українським зерном вже рушили з Румунії в Констанцу. В результаті в квітні в порівнянні з березневою кризою експорт сільгосппродукції виріс всього в п'ять разів. при ефективному вирішенні завдань, пов'язаних з розвитком морських портів в Україні, ми можемо розраховувати на відповідні результати, а саме: затверджений генеральний план розвитку портів, введення в експлуатацію нових і модернізованих комплексів, розвиток інфраструктури [24, с.68].

### **3.2. Фактори удосконалення механізмів публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України**

Стосовно факторів удосконалення механізмів публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України, то тут також хотілось би зазначити, що на сьогоднішній день Адміністрація судноплавства, в межах своїх повноважень і не зважаючи на воєнні дії в Україні, пропонує цілу низку інфраструктурних проєктів в морських портах України і інфраструктурних проєктів в галузі водного транспорту загалом.

З урахуванням військових подій на території України і у короткостроковій перспективі Адміністрацією судноплавства планується здійснити наступні заходи:

- виконання функцій, передбачених міжнародними стандартами у сфері торговельного судноплавства;

- створення умов для розробки сучасної моделі організації судноплавного бізнесу в країні негайно після завершення конфлікту, привертання інвестицій у суднопластво, суднобудування та судноремонт;
- відновлення привабливості та підвищення конкурентоздатності морських і річкових портів для вантажопотоків і світових судноплавних ліній, зокрема контейнерного сервісу;
- створення принципово нового рівня привабливості українського прапора для судновласників, повернення втрачених та залучення нових суден для реєстрації в Україні;
- подолання негативних тенденцій зменшення попиту на послуги українських моряків (приблизно 140–150 тисяч осіб) на світовому ринку праці [21, с.87].

З метою створення комплексної інтегрованої бази даних українських суден, зокрема риболовних, та забезпечення доступу до неї учасникам світового ринку торговельного мореплавання, Адміністрацією суднопластва планується реалізація Єдиної операційно-інформаційної системи «АІС Адміністрація суднопластва». Однією з ключових підсистем цієї системи буде електронна база даних для ведення Державного судового реєстру України та Суднової книги України. Ця база буде містити вичерпну інформацію про судна, які мають право плавання під Державним Прапором України, включаючи їх основні технічні характеристики (на даний момент обидві реєстрації зберігаються у паперовому вигляді). Планується відкриття сервісних центрів з надання адміністративних послуг за принципом «Єдиного вікна» у містах Київ, Одеса, Львів, Дніпро та Харків, якщо буде забезпечено необхідне фінансування. Основні цілі впровадження цього проекту включають:

- обмеження впливу працівників Адміністрації суднопластва на процес надання адміністративних послуг щодо водного транспорту;
- можливість отримання адміністративних послуг через телекомунікаційні мережі;

- мінімізація часу видачі замовлених документів, забезпечення прозорості та уникнення корупційних ризиків [54, с.108].

Щодо питання дипломування моряків, то Адміністрацією судноплавства було також введено низку нововведень, спрямованих на поліпшення сервісу надання послуг і прибиравши штучні перешкоди, а саме:

- провела реорганізацію кадрового складу екзаменаційних комісій на місцях;
- створила електронну подачу документів моряків з метою підтвердження кваліфікації;
- звела до мінімуму людський фактор і зловживання з боку посадовців, замінивши електронним тестовим проведенням іспиту, залишивши при цьому лише співбесіду з членами комісії;
- удосконалили модель при якій, моряк має змогу в онлайн режимі пройти співбесіду, якщо на це були вагомі причини та ін. [54, с.5].

Стосовно двовладдя капітанів та служби капітанів морських портів України, то на початку 2023 року відбулася нарада за участі міністра Мінінфраструктури України, де пройшло обговорення питання реорганізації служб капітанів морських портів України, що здійснюється згідно з наказами, Адміністрації судноплавства і Голови ДП «АМПУ».

Під час консультації висловлено думку, що на сьогоднішній день реорганізація служб капітанів морських портів України вимагає внесення відповідних змін до Закону України «Про морські порти України» і Кодексу торговельного мореплавства України. З метою вирішення цього питання Федерація роботодавців транспорту України, спільно з членськими організаціями, пропонує Міністерству інфраструктури скасувати пункт 33 наказу Міністерства інфраструктури № 354 від 06.08.2018 «Про внесення змін до деяких наказів Міністерства транспорту України, Міністерства транспорту та зв'язку України та Міністерства інфраструктури України». Цим наказом передбачено внесення змін до пункту 1.1 Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, де зазначено, що служба капітана

морського порту входить до складу Морської адміністрації України (Адміністрація судноплавства є її правонаступницею). Наразі цей наказ не був скасований.

Одночасно Мініфраструктури було запропоновано у найкоротший термін ініціювати питання щодо внесення змін до Кодексу торговельного мореплавства України, Закону України “Про морські порти України” щодо визначення повноважень та підпорядкованості служб капітанів, розподілу обов’язків між Адміністрацією судноплавства та АМПУ (Про реорганізацію Служб капітанів порту) [50,с.25].

Щодо факторів удосконалення механізму управління Адміністрації морських портів України, то хотілося б зазначити, що за останні кілька років пройшла глобальна модернізація підходу до управлінської справи в АМПУ зі змінами у кращий бік. Неабияку роль у цьому процесі відіграли «профільні» громадські організації і спілки, які, маючи в своєму штаті висококласних спеціалістів морської справи і людей, котрі присвятили цій галузі все життя, вказували на недоліки і пропонували шляхи їх вирішення.

Так, на основі ініціативи Громадської організації «Асоціація контейнерних ліній» було вимушено Адміністрацію морських портів України видати наказ щодо скорочення у 6 разів обсягу документів, які представляються капітаном судна капітану морського порту під час входження в акваторії портів. Крім того, за ініціативою вищезазначеної громадської організації, було розроблено проект наказу про внесення змін до Порядку оформлення входу суден у морський порт, видачі дозволу на виїзд суден у море та процедур виходу суден із морського порту, що було затверджено наказом Міністерства інфраструктури від 27.06.2013 р. № 430. Згідно з проектом змін, замість 23 документів, які наразі подаються капітаном судна капітану морського порту, планується надавати лише 4:

- класифікаційне свідоцтво;
- свідоцтво про реєстрацію;
- міжнародне обмірне свідоцтво;

– міжнародне свідоцтво про вантажну марку.

Проект також передбачає внесення змін у Порядок у зв'язку з імплементацією директив ЄС від 20.10.2010 р. № 2010/65/ЄС «Про формальності щодо надання інформації про судна, які прибувають чи відбуваються з портів держав-членів ЄС», та від 27.06.2002 р. № 2002/59/ЄС, яка утворює Систему ЄС для нагляду за рухом суден та інформування. Щодо дерегуляції в умовах бізнесу в галузі морського транспорту, основною перевагою з запропонованих є суттєве зменшення кількості контрольних процедур. Раніше оформлення судна проводилося на борту корабля щонайменше п'ятьма контролюючими органами і займало кілька годин. Зараз судовий агент буде мати всі необхідні документи для оформлення завчасно, до прибуття судна в порт. Сама перевірка буде здійснюватися в службовому приміщенні контролюючого органу.

Така радикальна зміна ліквідує вплив людського фактору, що призведе до економії часу та коштів учасників процедур. Зараз контроль судна під час переходу між портами України буде здійснюватися лише у порту відбуття та кінцевому порту прибуття, що є нововведенням порівняно з контрольними процедурами при кожному вході і виході з порту, як це було раніше.

Це нововведення призведе до скорочення часу, який судна проводять у портах, та збільшить пропускну здатність портів на 15%, зменшуючи тим самим час неефективного простою, за який раніше доводилося платити.

На нашу думку, за останні роки дійсно портова система і АМПУ зазнало кардинальних змін і з кожним роком стає все краще, поступово переймаючи досвід управління кращих портових галузей світу [5, с.90].

Розглядаючи рекомендації удосконалення механізмів публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України, то тут також хотілось би зазначити, що на сьогоднішній день Адміністрація судноплавства і Адміністрація морських портів України включно зі своїми розгалуженими системами управління і різноманітними відокремленими підрозділами та

службами теж мають певний ряд недоліків, корті не дають змогу на повну розкрити увесь потенціал, наданий їм у відання державою.

Так, за останні роки було впроваджено не мало нововведень, котрі поліпшили не тільки управління галуззю в цілому, а й допомогли поступовому пом'якшенню соціальної напруги у суспільстві пов'язаною із низкою корупційних скандалів останнього десятиліття (побори посадовців морської галузі з моряків для успішного отримання чи продовження диплому моряка тощо) і повернули довіру суспільства у публічні органи управління у галузі водного транспорту країни.

Незважаючи на позитивну динаміку росту реалізації державної політики у галузі управлінських якостей посадовців і суб'єктів господарювання, все ж існує ряд невиправлених помилок і упущень, прибравши які, на мою думку, призвело б до удосконалення процесу функціонування галузевої водно-транспортної системи загалом.

Так, що стосується Адміністрації морських портів України, підприємство пройшло важкий шлях організаційно-адміністративної еволюції та розвитку з часу свого створення. На етапі створення Адміністрації морських портів України відбулося розмежування функцій державного сектору в портовій галузі, зокрема адміністративно-регулюючих та комерційних функцій з обслуговування суден і пасажирів, між Адміністрацією морських портів України та державними стивідорними компаніями (морськими торговельними портами).

Подальший розвиток включав в себе процеси зміцнення організаційного потенціалу, впровадження елементів корпоративного управління, підвищення кваліфікації персоналу, залучення технічної допомоги для розвитку портового сектору від Європейського банку реконструкції та розвитку та Світового банку, а також розширення переліку партнерів, включаючи передових міжнародних підрядників та нових зацікавлених стейкхолдерів [18, с.178].

Наразі Адміністрація морських портів України активно працює над трансформацією підприємства, підвищенням операційної ефективності та зростанням конкурентоспроможності українських морських портів.

Серед основних проблем управління підприємством та фактором їх усунення, на нашу думку, є:

1. Перетворення в сучасне акціонерне товариство:

Портова система та її управління повинно бути зорієнтоване на подальше зміцнення та оптимізацію своєї діяльності, однією з основ цього стратегічного напрямку розвитку є перетворення АМПУ в акціонерне товариство з урахуванням положень Кодексу корпоративного управління, затвердженого Національною комісією з цінних паперів та фондового ринку України, а також Керівних принципів Організацією економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) щодо корпоративного врядування на підприємствах державної форми власності, що дозволило б перетворити їх на сучасні високотехнологічні портові центри, що дало б змогу АМПУ підвищити свій управлінський потенціал на національному та регіональному рівнях.

2. Підвищення кадрового потенціалу:

У доповненні до організаційно-адміністративних змін АМПУ слід паралельно спрямовувати зусилля на підвищення ефективності роботи підприємства за рахунок збільшення продуктивності праці та раціональному використанні матеріальних і трудових ресурсів, усуненні дублювання завдань та функцій структурних та відокремлених підрозділів, прибирання функцій, не властивих основній діяльності підприємства. У процесі чого виникає необхідність у розробленні системних підходів із оптимізації організаційних структур, штатних розписів та чисельності персоналу з урахуванням автоматизації робочого процесу, постійноздійснюючих заходів із підвищення кваліфікації персоналу.

3. Розробка сучасних та ефективних інструментів управління:

Виникає необхідність у запровадженні сучасних інструментів управління в якості важливого елемента забезпечення фінансової життєздатності

підприємства та портової галузі в цілому, а також для оцінки доцільності здійснення інвестицій.

Ці засоби управління включають системи керування проектами, моніторинг ключових показників ефективності (КПЕ), бази даних географічно-інформаційних систем (ГІС), а також інструменти та технології фінансового контролю, оцінки виконання контрактів і вдосконаленого планування та командної роботи [45, с. 88].

#### 4. Перехід до моделі «порт-лендлорд»:

Буде стимулювати ефективне та згуртоване планування та розвиток територій портів, сприяючи вдосконаленню якості портової інфраструктури та послуг. Це сприятиме співпраці з власниками земельних ділянок, включених до територій морських портів, для розробки ефективного плану розвитку портових територій, а його впровадження принесе переваги як землевласникам, так і підприємству.

#### 5. Поліпшення технічного обслуговування існуючої та розвиток нової сучасної інфраструктури:

Набагато ефективніше було б проведення модернізації паралельно з впровадженням моделі управління «порт-лендлорд», це дало б змогу продовжити модернізацію старої портової інфраструктури шляхом вдосконалення обслуговування існуючої та розвитку нової інфраструктури, де могли б співпадати бізнес інтереси порту та власника землі для створення не лише портової системи, а цілого портового центру. Для цього важливою умовою було б лише залучення приватних інвестицій для вивільнення коштів на утримання портової інфраструктури в належному стані.

#### 6. Сприяння участі приватного сектору в розвитку портової інфраструктури:

Для подальшої модернізації портової інфраструктури важливим аспектом є збільшення участі приватного сектору у створенні нових потужностей та обладнання для вантажно-розвантажувальних робіт, а також поліпшення якості портових послуг. Це сприятиме частковому розподілу відповідальності за



підтримку та розвиток портової інфраструктури, а також надання послуг між державним та приватним секторами господарювання.

Цей крок може бути реалізований через механізми державно-приватного партнерства, такі як концесії, оренда та інші форми договірних відносин. Такі договірні відносини використовуються не лише для залучення можливостей приватного фінансування та управління, але й для поліпшення якості та інтеграції різних послуг у портову систему.

#### 7. Покращення взаємодії в рамках портової спільноти:

Прагнути значного посилення співпраці зі своїми клієнтами та стейкхолдерами, тим самим ініціюючи становлення формалізованої та інтегрованої портової спільноти, що дало б змогу покращити рівень двосторонньої співпраці на національному і міжнародному рівнях, створюючи при цьому відповідну організаційну платформу.

8. Застосування міжнародних стандартів безпеки мореплавства, охорони праці та навколишнього середовища, а також морської безпеки:

З метою підвищення конкурентоспроможності морських портів України на міжнародній арені, необхідно інтенсифікувати впровадження міжнародних стандартів у сферах безпеки мореплавства, охорони довкілля, безпеки праці та охорони здоров'я працівників, а також морської безпеки та надання портових послуг. Це включає удосконалення навичок планування та управління, модернізацію та оновлення спеціалізованого флоту, а також проведення інституційних реформ, зокрема, посилення співпраці між адміністраціями морських портів та зацікавленими сторонами.

#### 9. Посилення маркетингової діяльності.

Підсумовуючи розділ, слід відзначити, що для збільшення привабливості портової системи доцільно впровадити маркетингові стратегії, спрямовані на принципи B2B маркетингу, з використанням передових практик портових адміністрацій світового рівня. Ця ініціатива призведе до повертання додаткової кількості пасажирів і обсягів вантажів, зокрема транзитних, до

морських портів України і сприятиме включенню українських портів до міжнародних ланцюгів постачання [38, с.109].

Крім того, слід відзначити, що політика регулювання річкової та морської портової галузі вимагає системної єдності, охоплюючи всі аспекти портової діяльності. Досягнення цієї єдності можливе як за рахунок управлінських змін у розподілі повноважень та відповідальності між АМПУ та її філіями, так і за рахунок залучення місцевих органів влади приморських територій до регулювання портової галузі. Для підвищення ефективності механізмів регулювання доцільно їх впровадження в рамках морських кластерів. У сфері річкових портів також важливо прийняти відповідний закон, який визначатиме поняття «річковий порт» та регулюватиме правові відносини і зобов'язання в цій сфері.

## ВИСНОВКИ

За роки незалежності України, система управління у галузі морського транспорту значно еволюціонувала, як з точки зору функціоналу, так і організаційної форми.

Проаналізувавши історію створення та функціонування державного органу, що регулює відносини у галузі морського та річкового транспорту дійшли висновку, що з часу отримання незалежності, Українію було приділено не достатньо уваги питанню функціонування системи морського та річкового транспорту, можновладцями постійно приймалися передчасні управлінські рішення на кшталт поєднання морського, залізничного та автомобільного транспорту під контроль однієї структури - Укртрансбезпеки, що призвело до поступового занепаду галузі морського та річкового транспорту. Але після створення Морської адміністрації в 2017 році та її відокремлення від Укртрансбезпеки морська галузь нарешті отримала центральний орган виконавчої влади, подібно до авіаційного, дорожнього та залізничного секторів. Морська адміністрація успішно функціонує у більшості морських держав світу. Таким чином, новоствореній Морській адміністрації України було необхідно якнайшвидше відновити довірені їй багаторічним досвідом механізми організаційно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні. Крім того, адміністрація провела необхідні заходи для закріплення в законодавстві виконання функцій з технічного регулювання у галузі торговельного мореплавства, зокрема контролю за технічним станом українських суден та суден, зареєстрованих в Україні або плавають під Державним прапором України.

У роботі також були розкриті основні поняття щодо реалізації управлінських відносин у галузі морського та річкового транспорту України, а саме такі як: «державне управління», «публічне управління», «механізм державного управління», «механізм публічного управління», «морський транспорт», «річковий транспорт», «державне регулювання у сфері

транспорту», «морський порт», було визначено принципи і методи дослідження публічного управління в галузі морського та річкового транспорту України.

Проаналізувавши нормативно-правове регулювання публічного управління галуззю морського та річкового транспорту України, дійшли висновку, що законодавча база, яка була прийнята за останні декілька років, не в повному обсязі задовольняє вирішення нагальних потреб у галузі, що безперечно сказується на усіх сферах її функціонування. Також, хотілося б зазначити, що правове забезпечення організації діяльності річкових портів національним законодавством зовсім не конкретизовано, відсутність чіткої нормативної бази також негативно впливає на розвиток річкової портивної системи загалом, відлякуючи при цьому можливих інвесторів.

Морська політика України вимагає системної єдності, збалансованості та належного рівня взаємодії між учасниками правовідносин у цій галузі, а також вирішення проблем виконання міжнародних зобов'язань України. Зазначені виклики морської діяльності не можуть бути вирішені шляхом територіального чи галузевого управління, тому що вони вимагають розробки загальнодержавних програм, залучення міжнародних практик та експертів.

Сучасний стан функціонування механізмів публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України не є ідеальним, однак, з кожним роком система управління має тенденцію до покращення, неаби яку роль у цьому відіграє і прагнення держави Україна вступити до ЄС, що само по собі зобов'язує нормотворців удосконалювати систему під світові стандарти, котрі спрямовані на максимальне використання можливостей політичної та економічної співпраці між усіма зацікавленими сторонами.

Нагальним повстає питання щодо необхідності удосконалення й осучаснення управління морською транспортною політикою, яка була б здатна ефективно відповісти на існуючі виклики й загрози, була спрямованою на створення передумов для переходу національної морської транспортної галузі на новий рівень, з перспективою подальшого паралельного розвитку морських

транспортних систем із провідними транспортними системами та ринків Європейського співтовариства та світу.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Волосяк М.В. Пріоритетні напрямки розвитку портової галузі України. Інновації в суднобудуванні та океанотехніці: матеріали ІХ міжнародної НТК. Миколаїв: НУК, 2018. 604 с.
2. Гососюк М.В. Розвиток портової галузі України, Миколаїв: НУК, 2018. 654 с.
3. Грейсон Дж. К. Американський менеджмент на позі ХХІ століття. Київ, 2010. 237 с.
4. Дардаліс Н. Моделювання ділової інформації, для поліпшення портового мікроклімату. *Порти України*, 2016, № 2. С.54-55.
5. Дем'янченко А. Г. Вдосконалення системи управління морськими портами України. Азовський морський інститут Одеської національної морської академії, Маріуполь, 2014. 238 с.
6. Деренська Я.М. Управління проектами у схемах: навч. посібник. Вид-во НФаУ: Золоті сторінки, 2007. 229 с. URL: [dspace.nuph.edu.ua/bitstream/123456789/1395/1/Пособие%20УП.pdf](https://dspace.nuph.edu.ua/bitstream/123456789/1395/1/Пособие%20УП.pdf).
7. Довгань Л.Є., Мохонько Г.А., Малик І.П. Управління проектами: навч. посібник. НТУ КПП, 2017. 429 с. URL: [ela.kpi.ua/jspui/bitstream/123456789/19481/1/DMM\\_UP\\_2017\\_pdf](https://ela.kpi.ua/jspui/bitstream/123456789/19481/1/DMM_UP_2017_pdf).
8. Економічний глосарій: навчальний посібник./ Ред. проф. О.П. Гурченков. Миколаїв: Іліон, 2019. 160 с.
9. Ємельянов А.А. ВІМ – технології як інструмент управління сучасними проектами. Київ: Вид. Дім КУУ, 2018. 120 с.
10. Іванов С., Журавель В. Морська доктрина. *Порти України*. №8, 2018. С. 36-44.
11. Ільницький К. Два десятиліття зростання. *Порти України*. № 6, 2011. С. 8-9.
12. Ільницький К. Морський транзит. *Порти України*. № 2, 2012. С. 33-34.

13. Ільницький К. Порти України 2018. *Порти України*. №3, 2018. С.6-7.
14. Ільницький К. Портова привабливість. *Порти України* №1, 2018. С. 19-20.
15. Карпенко О. О. Аналіз транзитних перевезень вантажів через морські торговельні порти України. О. О. Карпенко, Г. Ю. Продченко. Вод. транспорт, 2012. Вип. 2. С. 123-128.
16. Кифак А., Сорочинский Н. Новий законопроект про порти. *Порти України*, 2012, №1. С. 72-73.
17. Ківалов С. В. Адміністрація морських портів України: чи не зайва структура. *Портовий вісник*, 2018, № 12. С.50-52.
18. Климпуш О. «Дорожня карта» розвитку морегосподарського комплексу. *Порти України*, 2014, № 5. С. 24-25.
19. Козлов А.Ю. Ключові фактори роботи портової системи України на 2019 р. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020, №2. С.13-14.
20. Корнійко Я.Р. Сучасний розвиток транспортної системи України. *Порти України*, 2020, № 7. С.23-24.
21. Крижановський С.В. Морські торговельні порти України: Монографія. Одеса: Астропринт, 2008. 184 с.
22. Кузьменко Ю. А. Глобальні процеси, що позначаються на світовій транспортній системі. Ю. А. Кузьменко. *Вісник економіки транспорту і промисловості*, 2010. № 36.С.34-35.
23. Луценко С.И. Глобальна конкуренція. *Порти України*, 2019. №2. С.12-14.
24. Макогон, Ю. В. Україна – держава морська: монографія. Ю. В. Макогон, А. Ф. Лысый, Г. Г. Гаркуша, А. В. Грузан. Під ред. Ю. В. Макогона. Луцьк: Вид-во «Ноулідж», 2010. 391 с.
25. Макушев П. А., Москвиченко И. М., Тростянецька Э. В. Транспортний менеджмент: Навчальний посібник. Одеса: Астропринт, 2014. 188 с.

26. Мандрик І. П., Маковецька Л. О. Перспективні напрями розвитку транспортної системи України в контексті процесів європейської інтеграції. *Порти України*, 2020, № 8. С.12-13.

27. Мельник А. Морська наука, *Порти України*. №7, 2012.С.15-17.

28. Методичні рекомендації до виконання кваліфікаційної роботи здобувачами вищої освіти другого (магістерського) рівня вищої освіти зі спеціальності 073 «Менеджмент» денної та заочної форми навчання. Укладачі: Іртищева І.О., Іщенко О.А., Гришина Н.В. Миколаїв, 2020. 42 с.

29. Механізми управління проектами та програмами регіонального розвитку: Монографія / В.Н. Бурков, Блінцов В.С. Київ, Вид-во Торубари Е.С., 2010. 176 с.

30. Морський глосарій: навчальний посібник. / Ред. проф. О.П. Губенко. – Миколаїв: Іліон, 2017. 198 с.

31. Назаренко А. Морська доктрина, *Морський екологічний журнал*, 2018, №8. С.56-58.

32. Наринян А.Р., Поздєєв В.А. Основа науки морської. Київ, Вид. ЕУ, 2012. 110 с.

33. Олійник А.О. Портова реформа. *Портовий вісник*, 2020, № 2. С.13-14.

34. Онуфрієнко Р.Л. Поняття «порт» і «управління портовими проектами». Миколаїв: НУК, 2019. – 323 с.

35. Осін В. Портова діяльність, *Портовий вісник*, 2016, №3. С.23-24.

36. Парсяк В.Н. Наукове дослідження магістранта:Методика проведення, формалізації і публічного захисту результатів: навч. посіб. Миколаїв: НУК, 2013. 202 с.

37. Перевалка вантажів у Миколаївському морському порту, *Морський екологічний журнал*, 2019, № 3. С.34-35.

38. Познанська І.В, Гнатюк П.І. Потенціал суднобудівельної галузі України. Регіональні інновації, *Портовий вісник*, №42011. С.17-19.



39. Постуляк В.Н. Проблеми збалансованості світового ринку морської: навч. посіб. Миколаїв: НУК, 2015. 198 с.

40. Похилець О.Ю. Прогноз для Суднобудування 4.0. *Портовий вісник*, 2020, № 2. С.22-24.

41. Про внутрішній водний транспорт України: Закон України №2149 від 22.05.2020 р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/436-15/page>.

42. Про внутрішній транспорт: Закон України № 4376 від 01.01.2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>.

43. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року: Постанова Кабінету Міністрів України за № 1307 від 7 жовтня 2009 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>.

44. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07. 2013 р. № 548-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#Text>

45. Про заходи із забезпечення розвитку України як морської держави: Указ Президента України №463/2008 від 16.05.2008 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0015525-08#Text>.

46. Про морські порти України: Закон України від 17.05. 2012 р. № 4709-VI (редакція від 11 серп. 2013 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>.

47. Про транспорт: Закон України № 4376 від 03.05.2012 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.

48. Рамірес-Пенья, М. Мережа постачання Суднобудування 4.0. *Портовий вісник*, 2021, № 2. С.34-35.

49. Станіч В., Хаджина М., Фафанджел Н. Назустріч Суднобудуванню 4.0 – галузь 4.0, що змінює обличчя суднобудівної галузі. *Портовий вісник*, 2019, 10. С.45-46.

50. Стратегії розвитку транспортного комплексу України: виклики і можливості (Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України): Матеріали II Всеукраїнської науково-

практичної конференції (19-20 квітня 2012 р.) Одеса, вид. ІПРЕЕД НАН України. 208 с.

51. Таратинов А.Л. Рейтинг морських портів. *Порти України*, 2020, № 2. С.15-16.

52. Тихонов О.Г. Управління проектами як специфічна галузь менеджменту. *Портовий вісник*, 2021, № 9. С.20-23.

53. Токарев Н.Р. Вантажообіг та його сутність. *Порти України*. №10, 2020. С. 12-13.

54. Трунін К.С., Уланов О.Г. Поява та розвиток ВІМ-менеджменту в суднобудуванні в контексті Суднобудування 4.0. «Перспективи морської економічної діяльності в контексті Індустрія 4.0: Збірник матеріалів Всеукраїнських наукових читань. Миколаїв: НУК, 2020. – 272 с.

55. Тубальцева Н.П., Трунін К.С., Тубальцев А.М. Чинники розвитку море господарського комплексу України. Інновації в суднобудуванні та океанотехніці: матеріали ІХ міжнародної НТК, ч. II. Миколаїв: НУК, 2018. – 414 с.

56. Тучков А. Конференція «Моринтех-Практик 2017. Інформаційні технології в судобудівництві. *Портовий вісник*, 2020, № 2. С.8-9.

57. Тырнов В. Морська галузь. *Наука і техніка*. 2010, №11. С.54-55.

58. Управління інноваційною діяльністю підприємств та організацій морегосподарського комплексу: монографія/ С. І. Бай, В. С. Блінцов, С. Д. Бушуєв. Миколаїв: видавець Торубара О. С, 2013. 448 с.

59. Успенський П.Р. Управління проектами. *Портовий вісник*, 2016, № 2. С.30-32.

60. Филипенко А. Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави. Аналітична записка. *Порти України*, 2017, № 1. С.30-31.

61. ХХ Міжнародна НПК Морінтех-Практик. *Портовий вісник*, 2019, № 4. С.54-55.

62. Чалий Д. Потенціал ПАО «Українське Дунайське пароплавство». *Порти України*, 2019, №3. С.1-3.
63. Шаламов Н.О. Економічні процеси. *Портовий вісник*, 2017, № 2. С.34-35.
64. Шушкевич Д.В.Індустрія 4.0 для морського и судобудівельного сектору. *Порти України*, 2020, № 3. С.19-20.

**Декларація  
академічної доброчесності  
здобувача ступеня вищої освіти ЗНУ**

Я, Желанковський Вадим Вікторович, магістрант 2 курсу магістратури, форма навчання денна, факультет соціології та управління, спеціальність «публічне управління та адміністрування» освітньо-професійна програма «публічне управління та адміністрування», адреса електронної пошти mega-mvd1465@ukr.net,

– підтверджую, що написана мною кваліфікаційна робота на тему «Механізми публічного управління у галузі морського та річкового транспорту України» відповідає вимогам академічної доброчесності та не містить порушень, що визначені у ст. 42 Закону України «Про освіту», зі змістом яких ознайомлений;

– заявляю, що надана мною для перевірки електронна версія роботи є ідентичною її друкованій версії;

– згоден на перевірку моєї роботи на відповідність критеріям академічної доброчесності у будь-який спосіб, у тому числі за допомогою інтернет-системи, а також на архівування моєї роботи в базі даних цієї системи.

Дата \_\_\_\_\_ Підпис \_\_\_\_\_ ПІБ (студент) Желанковський В.В.

Дата \_\_\_\_\_ Підпис \_\_\_\_\_ ПІБ (науковий керівник) Бутченко Т.І.