

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет
«Одеська юридична академія»
ГО «Південно-український центр гендерних проблем»



**«СУЧАСНІ ПОЛІТИЧНІ ПРОЦЕСИ:
ГЛОБАЛЬНИЙ ТА НАЦІОНАЛЬНИЙ ВИМІРИ»**

**«MODERN POLITICAL PROCESSES: GLOBAL AND
NATIONAL DIMENSIONS»**

МАТЕРІАЛИ IV МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
ІНТЕРНЕТ-КОНФЕРЕНЦІЇ
6 – 7 березня 2025 р.



м. Одеса

УДК 323.2+327(043.2)

За загальною редакцією президента Національного університету «Одеська юридична академія», доктора юридичних наук, професора, академіка Національної академії правових наук України, академіка Національної академії педагогічних наук України **С.В. Ківалова**.

Сучасні політичні процеси: глобальний та національний виміри: матеріали IV Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (м. Одеса, 6-7 березня 2025 р.) /за заг. ред. С. В. Ківалова. Одеса, 2025. 224 с.

Modern political processes: global and national dimensions : proceedings of the 4th International scientific and practical internet conference (Odesa, March 6-7, 2025) / Ed. S.V. Kivalov. Odesa, 2025. 224 p.

Матеріали видано в авторській редакції. Повну відповідальність за достовірність та якість поданого матеріалу несуть учасники конференції.

Марко О. (Київ) Концепція «п'ятої влади» у цифрову епоху	74
Барасій В. (Одеса) Трансформаційні процеси у медіа-просторі: вплив на політичну комунікацію.....	79
Воробйов В. (Одеса) Процес трансформації політичного представництва в умовах цифровізації суспільства	83
Махия С. (Київ) Штучний інтелект у глобалізаційних політичних процесах: переваги та ризики	87
Капсамун О. (Одеса) Стратегічні ризики проксі-війн в сучасному геополітичному протистовищенні	92
Кропивко В. (Одеса) Комунікативні технології: від «інженерії згоди» до інтерактивного формування громадської думки	95
Чигідін В. (Одеса) Демократичне політичне представництво в муніципальних інституціях: баланс інтересів	99
Шевчук А. (Житомир) Постправда як чинник виборчого процесу: на прикладі президентських виборів в США 2024 року	103
Насарая А. (Одеса) Публічне адміністрування цифровізації портової діяльності в Україні	108
Галета Я. (Одеса) Суверенні права держави у системі багаторівневого управління морською діяльністю	114
Криворученко М. (Одеса) Цифровізація морської галузі: тенденції у сфері підготовки та дипломування моряків	119
Барановська В. (Одеса) Екологізація морської та портової діяльності: провідні глобальні ініціативи та правовий базис	123
Сушко А., Виговська В. (Одеса) Особливості демократичного транзиту в молдові	128
Возненко Л. (Одеса) Впровадження європейських стандартів у модель місцевого самоврядування в Україні	134
Проноза І., Піскун К. (Одеса) Вплив кібервійни на процес євроінтеграції: аналіз глобальних кейсів.....	138

ІІІ СЕКЦІЯ: ЕТНОНАЦІОНАЛЬНА ТА СОЦІОКУЛЬТУРНА ПОЛІТИКА: МОДЕЛІ, МЕХАНІЗМИ, ПРОБЛЕМИ ВПРОВАДЖЕННЯ

Rostetska S. (University of Nottingham (UK)) Vulnerability of migrants: from violence to modern slavery	142
Явір В. (Київ) Деколонізація в Україні: сучасний стан та перспективи	145
Кормич Л. (Одеса) Імідж влади як об'єкт в когнітивній війні	150
Голденштейн К. (Київ) Визначальні складові політики пам'яті	155

Екологізація морської та портової діяльності: провідні глобальні ініціативи та правовий базис

Водні простори та їхні екосистеми є глобальним ресурсом людства, якому воно завдячує своїм розвитком і про який має піклуватися. Світ оповитий транспортними ланцюгами, а морські та річкові перевезення сьогодні є найбільш економічно привабливими та екологічними. При цьому, судноплавна галузь досі жадає нових рішень для зменшення негативного тиску на довкілля, а Порядок денний Міжнародної морської організації (далі – ІМО) у сфері декарбонізації на 2025 рік охоплює, серед іншого, переговори для формування обов’язкових правил, спрямованих на зменшення викидів парникових газів з суден та досягнення їх нульового рівня до 2050 р., як це передбачено Стратегією зі зменшення викидів, оновленою у липні 2023 р. (9). Такі заходи передбачають очікуване у жовтні 2025 р. схвалення глобального стандарту морського палива та глобального механізму ціноутворення для викидів парникових газів з суден (7). Протидія забрудненню атмосфери та обмеження на викиди парникових газів є одним з аспектів турботи про навколишнє середовище, що останнім часом активно обговорюється на глобальному та регіональному рівнях управління судноплавством і реалізується завдяки відповідальним державам і компаніям. Його доповнюють заходи боротьби із забрудненням морських та річкових акваторій, правовий базис яких є набагато краще сформованим і на теперішній час представлений значною кількістю міжнародних угод та системою авторитетних міжнародних організацій, але все ще слабо підтримуваним найактивнішими порушниками – державами найбільших у світі корабельних кладовищ (Мавританією Індією, Пакистаном (8)) та «відкритих» реєстрів (11), що одночасно є також й провідними забруднювачами атмосферного повітря (5) та прилеглих ґрунтів.

Комплексність проблем у сфері зменшення негативного антропогенного впливу на довкілля свідчить про неможливість їх вирішення силами однієї чи декількох держав. Згубні наслідки неухаючої до забруднень та тривала відсутність ефективних рішень впливають чи не усе населення світу, звісно з переважаючим тиском на прибережні громади з активно працюючими портами. У свою чергу порти також є значними забруднювачами й акваторій, й повітря. Вони також справляють негативний вплив на навколишнє середовище через постійне яскраве освітлення та підвищений рівень шуму, а привнесених обслуговуваними у них суднами інвазивних видів складно та довго усувається місцевими екосистемами. Тому екологізація портової діяльності та урахування особливостей навколишнього середовища портових регіонів є таким самим важливим завданням, як й екологізація судноплавства.

Портовий сектор не залишився осторонь глобальних ініціатив зі зменшення тиску на довкілля через декарбонізацію та управління забрудненням, до яких належать:

проєкт ІМО “GreenVoyage2050”, що передбачає низку ініціатив для покращення роботи портів та їх взаємодії з суднами для зменшення викидів та забруднень (4), сприяє масштабному розгортанню концепції «зелених портів», основою якої є вихід за рамки традиційних портових операцій, зі значними інвестиціями в екологічно чисті та стійкі практики в усіх аспектах морської галузі. Незважаючи на те, що кожен порт має своє тлумачення та підходи до забезпечення стійкої та дружньої до природи діяльності і, як наслідок, шляхів досягнення 13 Цілі сталого розвитку «Пом’якшення наслідків зміни клімату» (10), типовими елементами концепції «зеленого порту» є такі: *електроенергія та паливо* (впровадження електричних джерел живлення у портах, зменшення вуглецевого сліду через використання палива з низьким або нульовим рівнем викидів), *інтермодальність* (зокрема, збільшення напрямків використання залізниць), *цифровізація* (за допомогою цифрових інвестицій порти можуть стати більш стійкими та екологічно відповідальними, одночасно досягаючи значної економії коштів); *планування* (інвестуючи у забезпечення прибуття

суден Just In Time, порти можуть значно скоротити викиди, адже маючи завчасно надану інформацію про прибуття, капітани суден регулюють їх швидкість, зменшуючи шкідливі викиди) (1);

партнерство “Global Industry Alliance (GIA) for Low Carbon Shipping” IMO та приватного сектора у рамках проєкта “GreenVoyage2050” з розробки екологічних технологій для портів та судноплавства (3), що об’єднало провідних судновласників та операторів, класифікаційні товариства, виробників та постачальники двигунів і технологій, операторів великих даних, нафтові компанії та порти з метою колективного визначення та розробки інноваційних рішень для усунення загальних бар’єрів на шляху впровадження технологій енергоефективності, передового досвіду експлуатації та альтернативних видів палива з низьким та нульовим вмістом вуглецю;

ініціатива Міжнародної асоціації портів “World Ports Sustainability Program” (12), що орієнтована на досягнення шістьох основних цілей: 1) *цифровізація*, яка охоплює впровадження інноваційних цифрових рішень, систем портового співтовариства, морських єдиних вікон, систем управління портами та ініціатив розумного порту, забезпечення кореляції даних з зацікавленими сторонами, вдосконалення процесів і документообігу, підвищення ефективності внутрішньопортової мобільності, оптимізацію заходжень до портів і забезпечення прибуття суден Just In Time; 2) *інфраструктура* (передбачає проєкти сталого розвитку портів, днопоглиблення та корисного використання видобутих у результаті порід, впровадження нових сучасних потужностей портів та оптимізацію існуючих, підвищення обсягів обробки вантажів та зосередження на стійкості у проєктах розвитку інфраструктури та адаптації до змінюваного клімату); 3) *здоров’я, безпека та охорона праці* (зосереджено на: пропаганді культури охорони праці, покращенні здоров’я та безпеки персоналу і відвідувачів порту з урахуванням досвіду минулої пандемії; інноваціях у контролі безпеки та огляді вантажів і пасажирів; використанні нових рішень у створенні безпечних і доступних портових зон, роботі в автоматизованих середовищах та заходах кібербезпеки);

4) *турбота про навколишнє середовище*, що охоплює протидію забрудненню повітря, ґрунту, акустичного середовища та акваторій, захист ресурсів прісної води та вирішення питань її споживання, заходи зі збирання відходів, їх повторного використання та переробки, а також цільові ініціативи щодо морського сміття, захисту середовища проживання та збільшення біорізноманіття; 5) *розбудова громад* з концентрацією уваги на створенні портів інформаційно-навчальних центрів, впровадженні ініціатив відкритого порту, програм громадської участі, освітніх ініціатив та проєктів зайнятості, забезпеченні прозорості та підзвітності, рівних прав та можливостей, етики ділової поведінки, чесної торгівлі та відповідальних ланцюгів постачання, протидії корупції, розвитку стійкого круїзного туризму; 6) *клімат та енергетика*, що передбачає енергоефективність, функціонування біо- та циркулярної економіки, використання відновлюваної енергії, реалізації ініціатив щодо зменшення викидів CO₂, стимулювання чистого судноплавства та впровадження альтернативних видів палива, а також будівництво бункерувальної інфраструктури з низьким і нульовим вмістом вуглецю.

Таким чином, цілі ініціатив корелюють одна з одною і передбачають подальшу цифровізацію, автоматизацію та зменшення негативного впливу на навколишнє середовище, формуючи галузевий підхід бачення подальшої екологізації. Розглянуті та інші глобальні ініціативи є переважно організаційними механізмами з відповідними програмними документами (стратегіями, деклараціями, рекомендаціями, керівництвами тощо) та базуються і спрямовані на реалізацію провідних міжнародних угод у сфері протидії забрудненню – Міжнародній конвенції по запобіганню забрудненню з суден (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL) (6), Конвенції щодо запобігання забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter 1972, London Convention) (2) тощо. Ними не створюється нових правових норм, а формуються кращі практики реалізації узгоджених та схвалених міжнародних стандартів. Держави, їх уповноважені

органи, класифікаційні товариства, судновласники, порти та термінали самостійно визначають можливості та шляхи їх впровадження, керуючись Цілями сталого розвитку ООН, власними інтересами та відповідальним ставленням до навколишнього середовища, населених пунктів і задіяного персоналу.

Список використаних джерел:

1. Buzinkay, M. (2023). The green port concept. <https://www.identecsolutions.com/news/the-green-port-concept>
2. Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/London-Convention-Protocol.aspx>
3. GreenVoyage2050. (n.d.). About the Low Carbon GIA. <https://greenvoyage2050.imo.org/about-the-gia/>
4. GreenVoyage2050. (n.d.). Topic – Ports. <https://greenvoyage2050.imo.org/ports/>
5. Hoffmann, J., Rydbergh, T., & Stevenson, A. (2020). Decarbonizing Shipping: What role for flag states? <https://surl.li/lehktq>
6. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. <https://library.arcticportal.org/1699/1/marpol.pdf>
7. International Maritime Organization. (2025, January 15). Dark fleet, decarbonization and geopolitical pressures remain top maritime focus areas in 2025. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/Dark-fleet-decarbonization-geopolitics-top-maritime-focus-areas.aspx>
8. Mambra, Sh. (2025). 10 Largest Ship Graveyards in the World. <https://www.marineinsight.com/environment/10-largest-ship-graveyards-in-the-world/>
9. Marine Environment Protection Committee. (2023, July 7). Resolution on 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions From Ships (MEPC.377(80)). <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/annex/MEPC%2080/Annex%2015.pdf>
10. The 17 Goals. <https://www.globalgoals.org/goals/>
11. Tripathy, A. K, Shaikh, I., & Bisht, N. S. (2024). Flag of convenience and the tragedy of the commons in maritime transportation. *Marine Pollution Bulletin*, 208, 117034. <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2024.117034>
12. World Ports Sustainability Program. <https://sustainableworldports.org>