

**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»**

Центр підготовки магістрів публічної служби і професійних суддів

Кафедра морського та митного права

МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

281 «Публічне управління та адміністрування»

на тему:

**ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ МОРСЬКИХ ЛАНЦЮГІВ
ПОСТАЧАННЯ У НАДЗВИЧАЙНИХ УМОВАХ**

(Public administration of maritime supply chains under emergency conditions)

Виконав:

здобувач вищої освіти 2 курсу, групи__

Галузь знань 28 «Публічне управління та
адміністрування»,

спеціальність 281 «Публічне управління та
адміністрування»

Дмитро МІХЕЙЦЕВ

Керівник д.ю.н., професор Борис КОРМИЧ

Рецензент д.ю.н., професорка Тетяна АВЕРОЧКІНА

АНОТАЦІЯ

Міхейцев Д.О. Публічне адміністрування морських ланцюгів постачання у надзвичайних умовах. – Магістерська робота.

Надзвичайні безпекові виклики та загрози стабільності морських ланцюгів постачання призводять до необхідності пошуку нових рішень та механізмів забезпечення безпеки на глобальному, регіональному та національному рівнях. Активні збройні конфлікти та їх наслідки, зміна звичних судноплавних маршрутів та погодні явища, стають причинами здорожчання контрактів, підвищення уваги до їх положень про форс-мажорні обставини. Значення морських ланцюгів постачання у системі глобальних транспортних сполучень неможливо переоцінити, адже крім тотального превалювання у перевезеннях вантажів на великі відстані, вони пов'язують континенти та держави, забезпечуючи економічну взаємозалежність та єдину систему транспортних сполучень. Їх оптимізація є складним і різноплановим завданням, яке потребує ретельного врахування факторів технологічних інновацій, геополітичної динаміки, зміни споживчих переваг, охорони навколишнього середовища та прагнення до зменшення викидів від судноплавства та портової діяльності. Пропозиції щодо її удосконалення охоплюють зусилля учасників морських ланцюгів постачання та органів управління цією діяльністю усіх рівнів і стосуються впровадження комплексних механізмів управління, модернізації транспортної інфраструктури, широкого використання цифрових технологій, вирішення проблем стійкості та окреслення і пошук можливостей вирішення проблем та майбутніх перспектив на основі системи управління ризиками.

Характеристика норм Конвенції ООН з морського права 1982 р. засвідчила наявність спільних рис при встановленні морських коридорів та схем розподілу руху суден у територіальному морі, у протоках, використовуваних для міжнародного судноплавства, а також в архіпелажних

водах. Відмінності стосується незначного за кількістю кола питань, які пов'язані із особливостями правового статусу та режиму зазначених морських просторів. Держави та їх об'єднання активно використовують можливість встановлення морських коридорів та схем розподілу руху суден з метою досягнення провідного принципу морського права, морської та портової діяльності – забезпечення безпеки судноплавства.

Створюючи «зелені» морські коридори, уряди ініціюють глобальні зрушення та забезпечують взаємовплив між регіональним та національним публічним адмініструванням мореплавства і портової галузі з глобальним. Транскордонний, міжгалузевий характер «зелених» коридорів вимагає від країн відмовитися від принципу технологічної нейтральності, зміцнити співпрацю між державними установами та між урядами, а також застосувати активний та загальносистемний підхід до розробки та впровадження екологічної політики.

Негативні фактори нового часу призводять до поступового пошуку нових рішень та механізмів зменшення впливу на морську індустрію. Архітектура заходів щодо врегулювання конфліктів повинна включати як стратегічний (постійний), так і оперативний (тимчасовий) компоненти. Їх побудова неможлива без формування точок взаємодії між сторонами для забезпечення стійкого розвитку людства, досягнення Цілей сталого розвитку ООН. Питання ретельного планування та оцінки можливих загроз, пошуку нових судноплавних маршрутів та мінімізації збитків змушують відмовлятися від стандартних рішень, приймати та апробувати на практиці нові підходи в організації морських логістичних коридорів, технічному оснащенні, при підготовці екіпажів до нових умов роботи морської індустрії.

Україною вживаються заходи з приведення морських коридорів та схем розподілу руху у відповідність до поточних умов та з метою якнайкращого забезпечення безпеки мореплавства. Ініціативи України підтримуються

Міжнародною морською організацією. Встановлені безпекові та гуманітарні морські коридори діють відповідно до міждержавних домовленостей з необхідним повідомленням про це Міжнародної морської організації, а їх функціонування у Чорноморському регіоні засвідчує високу результативність. Розпочаті у вересні – жовтні 2024 року російські атаки на судна, що задіяні у його функціонуванні, акцентують увагу на необхідність вирішення питань підсилення протиповітряної оборони портових причалів.

Забезпечення безпеки у Червоному морі та поблизу нього потребує постійної міжнародної співпраці та дипломатичних зусиль для вирішення глибинних конфліктів, які сприяють регіональній нестабільності. Тому сьогодні важливим є діалог і можливість збереження контактів для створення договірних баз з урахуванням усіх використаних нових ініціатив і рішень для організації стабільного морського трафіку та забезпечення безпеки традиційних судноплавних комунікацій. Для захисту основних морських ланцюгів постачання та інших водних шляхів, оборонні установи повинні мати можливість приймати ключові рішення та швидко реагувати на надзвичайні ситуації за допомогою детальних даних у реальному часі. Максимальна обізнаність про ситуацію та швидкість є ключовим. Проте й такі кроки не завжди успішні та передбачають лише оперативне втручання без стратегічного вирішення проблеми. Це поєднує напруженість навколо Червоного моря з українською кризою. І тимчасові заходи дають лише тимчасовий ефект обох конфліктах. Без формування стратегічного підходу до їх вирішення та встановлення міцного миру з гарантіями безпеки повернення до стабільного судноплавства у регіонах неможливе.

Ключові слова: публічне адміністрування, морські ланцюги постачання, судноплавство, морський транспорт, сталий розвиток, цифровізація, декарбонізація, морські «зелені» коридори, схеми розподілу руху, кліматичні ризики, воєнні конфлікти.

SUMMARY

Mikheitsev D.O. Public administration of maritime supply chains under emergency conditions. – Master thesis.

The extreme security challenges and threats to the stability of maritime supply chains lead to the need to find new solutions and mechanisms for ensuring security at the global, regional and national levels. The active armed conflicts and their consequences, the changes in the usual shipping routes and weather phenomena, become the reasons for the increase in the cost of contracts, the increased attention to their provisions on force majeure circumstances. The importance cannot be overestimated of maritime supply chains in the system of global transport connections, because in addition to the total prevalence in the transportation of cargo over long distances, they connect continents and states, providing economic interdependence and a unified system of transport connections. Their optimization is a complex and diverse task that requires careful consideration of the factors of technological innovation, the geopolitical dynamics, the changes in consumer preferences, the environmental protection and the desire to reduce emissions from shipping and port activities. The proposals for its improvement cover the efforts of participants in the maritime supply chains and management bodies at all levels and relate to the introduction of integrated management mechanisms, the modernization of transport infrastructure, the widespread use of digital technologies, solving sustainability problems and outlining and finding solutions to problems and future prospects based on a risk management system.

The description of the UNO Convention on the Law of the Sea 1982 showed the presence of common features in the establishment of sea corridors and ship traffic distribution schemes in the territorial sea, in the straits used for international shipping, as well as in archipelagic waters. The differences relate to a small number of issues related to the peculiarities of the legal status and regime of these

maritime spaces. The states and their associations actively use the possibility of establishing sea corridors and ship traffic distribution schemes in order to achieve the leading principle of maritime law, maritime and port activities – is ensuring the safety of navigation.

Creating the "green" maritime corridors, the governments initiate global shifts and ensure mutual influence between regional and national public administration of navigation and port industry with the global one. The cross-border, cross-sectoral nature of green corridors requires countries to abandon the principle of technological neutrality, strengthen cooperation between state institutions and between governments, and use an active and system-wide approach to the development and the implementation of ecological policy.

The negative factors of the new time lead to a gradual search for new solutions and mechanisms to reduce the impact on the maritime industry. The conflict management architecture should include both strategic (permanent) and operational (temporary) components. Their construction is impossible without the formation of points of interaction between the parties to ensure the sustainable development of mankind, the achievement of the UNO Sustainable Development Goals. The issues on careful planning and assessment of possible threats, the search for new shipping routes and minimization of losses make it necessary to abandon standard solutions, adopt and test in practice new approaches in the organization of maritime logistics corridors, technical equipment, and in preparing crews for new working conditions of the maritime industry.

The measures are being taken to bring the sea corridors and traffic distribution schemes in line with current conditions and in order to the best ensuring the safety of navigation by Ukraine. The initiatives of Ukraine are supported by the International Maritime Organization. The established security and humanitarian maritime corridors operate in accordance with interstate agreements with the necessary notification of the International Maritime Organization, and

their functioning in the Black Sea region shows high efficiency. Launched in September – October 2024, Russian attacks on ships involved in its operation, emphasize the need to address the issues on strengthening the air defense of port berths.

The securing the Red Sea and its vicinity requires constant international cooperation and diplomatic efforts to resolve the deep conflicts that contribute to regional instability. Therefore, today it is important to have a dialogue and the possibility of maintaining contacts to create contractual bases, taking into account all the new initiatives and solutions used to organize stable sea traffic and ensure the safety of traditional shipping communications. To protect major maritime supply chains and other waterways, the defence institutions must be able to make key decisions and respond quickly to emergencies with detailed real-time data. The key is maximum awareness of the situation and speed. However, such steps are not always successful and involve only operational intervention without a strategic solution to the problem. This combines tensions around the Red Sea with the Ukrainian crisis. The temporary measures only give a temporary effect to the both conflicts. Without forming a strategic approach to their solution and establishing a lasting peace with security guarantees, a return is impossible to stable navigation in the regions.

Keywords: public administration, maritime supply chains, shipping, maritime transport, sustainable development, digitalization, decarbonization, maritime «green» corridors, traffic separation schemes, climate risks, military conflicts.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АДМІНІСТРУВАННЯ МОРСЬКИХ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ	9
1.1. Морські ланцюги постачання у системі глобальних транспортних сполучень	9
1.2. Правові засади функціонування морських транспортних коридорів	19
РОЗДІЛ 2. ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ ГЛОБАЛЬНИХ МОРСЬКИХ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ	29
2.1. Нові тренди світової торгівлі та управління морськими ланцюгами постачання	29
2.2. Морські «зелені» коридори у системі публічного адміністрування судноплавства та портової діяльності	39
2.3. Природні умови як фактор нестабільності глобальних морських ланцюгів постачання.....	59
РОЗДІЛ 3. РЕГІОНАЛЬНИЙ ВИМІР УПРАВЛІННЯ МОРСЬКИМИ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ	68
3.1. Чорноморський регіональний воєнний конфлікт та морські ланцюги постачання	68
3.2. Близькосхідний воєнний конфлікт та динаміка глобальних морських перевезень	77
ВИСНОВКИ.....	83
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	87

ВСТУП

Актуальність теми. Сучасні глобалізовані ланцюги постачання та товарообіг у цілому характеризуються особливостями, пов'язаними з ліквідацією торговельних бар'єрів та лібералізацією режимів зовнішньої торгівлі. Масове перенесення виробництв розвинених країн до країн, що розвиваються, позначило новий етап активного розвитку світового ринку транспортно-логістичних послуг. Однак останніми роками низка безпекових тригерів надзвичайного характеру – від кліматичних викликів у регіонах з найбільшою інтенсивністю транспортного руху до пандемії і війн в Україні та Близькому Сході – загальмувала високу динаміку ринку морських перевезень та викликала зміну традиційних морських транспортних комунікацій. У свою чергу, стагнація міжнародної торгівлі призвела до зниження темпів зростання транспортно-логістичних послуг, що надаються на світовому ринку, який особливо на початку у 2020-х рр., у зв'язку з пандемією, перебував у стані рецесії.

Надзвичайні безпекові виклики та загрози стабільності морських ланцюгів постачання призводять до необхідності пошуку нових рішень та механізмів забезпечення безпеки на глобальному, регіональному, локальному (національному) та внутрішньому (всередині окремих судноплавних компаній та окремих суден) рівнях. Активні збройні конфлікти та їх наслідки, формування та зміцнення нових коаліцій держав за політичними та економічними інтересами, зміна звичних судноплавних маршрутів та погодні явища, пов'язані як з глобальним потеплінням, так й з характерними для певних місцевостей кліматичними особливостями, стають причинами здорожчання контрактів, підвищення уваги до їх положень про форс-мажорні обставини, зокрема воєнні ризики, та умови праці моряків. У 2020-х роках світ став свідком подій, з якими сучасна морська індустрія давно не стикалася настільки близько і часто. Вони стали причиною для того,

щоб згадати про колишні практики, морські маршрути та шляхи протидії набагато значнішим загрозам, ніж окремі напади піратів або розливи нафтопродуктів. І якщо наслідки пандемії та гуманітарна COVID-криза у морській галузі уже подолані, то триваюча військова ескалація у низці регіонів світу і глобальне потепління демонструють поступове зростання і необхідність актуалізації спільних зусиль для збереження екологічної рівноваги, забезпечення стабільності функціонування глобальної економіки та поступове досягнення Цілей сталого розвитку ООН. Так, з початку 2022 року у сфері морських перевезень, зокрема сухих масових та наливних вантажів, особливо відчутними стали наслідки війни в Україні. Війна призвела до змін у організації перевезень та збільшення дальності маршрутів, особливо у перевезеннях нафти та зерна [113, р. xv].

Тематика публічного адміністрування встановлення та функціонування морських ланцюгів постачання у надзвичайних умовах набула значного поширення у сучасній вітчизняній та зарубіжній фаховій періодиці та стосується, переважно, ситуаційного забезпечення їх безпеки та окремих комбінованих зусиль (зокрема щодо розмінування морських акваторій) міжнародних і регіональних акторів у цій сфері (К. Алам Ель-Дін, Ж. Батавієр, Ю. Грігоренко, Т. Ель-Джезірі, А. Жарикова, О. Ібрахім, Д. Калвервел, А. Кедр, А. Кліменко, А. Кириченко, Л. Ла-Рокко, Т. Лейн, А. Лиса та інші). При цьому, правові аспекти та питання належного управління їх роботою, зокрема того, що стосується морських коридорів та схем розподілу руху суден, якими власне й здійснюються такі перевезення зазвичай лише побіжно згадуються у спеціалізованій літературі при розгляді загальних питань здійснення юрисдикції прибережної держави у морських акваторіях біля її узбережжя, а також мирного проходження суден під іноземними прапорами територіальним морем або внутрішніми водами. Здебільшого на теперішній час розглядаються питання функціонування встановлених морських коридорів та проблемні аспекти, що з ними пов'язані.

Це стосується, зокрема, «Зернового коридору» та Альтернативного торговельного шляху, що був запроваджений після завершення Ініціативи з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів 2022 р. (С.В. Ківалов, Б.А. Кормич, Т.В. Аверочкіна, Т.А. Маляренко). У зв'язку з цим, тематика магістерського дослідження охоплює комплекс питань, що формують систему публічного адміністрування морських ланцюгів постачання у надзвичайних умовах та спрямована на означення як правових засад їх створення, так й організаційних (управлінських) питань забезпечення стабільного функціонування у глобальному та регіональному масштабі з урахуванням української специфіки та екологічного імперативу.

Метою роботи є вивчення основних складників, організаційних та правових аспектів публічного адміністрування морських ланцюгів постачання у надзвичайних умовах і вироблення пропозицій для підвищення його ефективності. Для досягнення зазначеної мети у роботі необхідно вирішити такі наукові **завдання**:

- визначити місце морських ланцюгів постачання у системі глобальних транспортних сполучень;
- охарактеризувати правові засади функціонування морських транспортних коридорів;
- означити нові тренди світової торгівлі та зумовлені ними особливості управління роботою морських ланцюгів постачання;
- систематизувати практику встановлення морських «зелених» коридорів у системі публічного адміністрування судноплавства та портової діяльності;
- охарактеризувати вплив природних умов на стабільність глобальних морських ланцюгів постачання та визначити шляхи подолання наслідків кліматичних криз;
- розглянути фактори триваючих регіональних (Чорноморського та Близькосхідного) воєнних конфліктів на регіональні та глобальні морські перевезення.

Об'єктом дослідження є публічне адміністрування морської судноплавної діяльності.

Предметом дослідження є публічне адміністрування морських ланцюгів постачання у надзвичайних умовах.

Методи дослідження. Методологічну основу роботи сформовано комплексом загальнонаукових та спеціальних методів пізнання. Зокрема, під час опрацювання обраної тематики використано порівняльно-правовий метод, метод аналізу і синтезу, спостереження та наукового узагальнення. Зокрема, за допомогою порівняльно-правового методу та методу аналізу і синтезу досліджено характерні особливості правового регулювання встановлення та приписування морських коридорів і схем розподілу руху суден, а також функціонування морських перевезень за глобальними ланцюгами постачання і практику впровадження «зелених» судноплавних коридорів. Дослідження процесу встановлення схем розподілу руху суден біля узбережжя України та Близького Сходу здійснене за допомогою методу спостереження та узагальнення результатів. Загальнонауковий діалектичний метод допоміг комплексно розглянути тематику дослідження, у зв'язку з різноманітними факторами, що впливають на функціонування морських ланцюгів постачання, виявити їх кореляційні зв'язки та окреслити можливі тенденції розвитку та напрямки оновлення публічного адміністрування на глобальному, регіональному, національному та місцевому рівнях. Використання системно-структурного методу дозволило дослідити питання, пов'язані з можливостями практичного застосування вироблених пропозицій та висновків до магістерської роботи. Сформований методологічний базис застосовано у взаємозв'язку та взаємозалежності компонентів, що забезпечило належний науковий рівень, системність, усесторонність, повноту та об'єктивність отриманих результатів і дозволило сформулювати цінні та належним чином обґрунтовані висновки, що є важливими як для доктрини публічного управління, так й для практики його здійснення.

Емпіричну базу дослідження сформовано офіційними статистичними

даними, складеними за результатами роботи морських транспортних коридорів, портової діяльності, висновками експертів та представників суб'єктів морської судноплавної галузі та портової діяльності.

Правову основу роботи склали: Конвенція ООН з морського права 1982 р., Інструкція Сан-Ремо з міжнародного права, що застосовується до збройних конфліктів на морі 1994 р., Паризька кліматична угода 2015 р., Клайдебанкська декларація 2021 р., Ініціатива з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів 2022 р., офіційні документи міжнародних міжурядових організацій (зокрема Міжнародної морської організації), українське законодавство, а також узагальнення та пропозиції у сфері управління морськими ланцюгами постачання та портовою діяльністю.

Наукова новизна авторських висновків до магістерської роботи полягає у розробці актуальної для теорії публічного управління та адміністрування тематики, виробленні нових пропозицій і рекомендацій щодо удосконалення доктринальних засад та практики публічного адміністрування у сфері функціонування морських ланцюгів постачання з метою формування напрямків їх подальшого розвитку і підвищення ефективності у різних регіонах світу під час дії умов надзвичайного характеру (воєнний стан, негативні природно-кліматичні явища тощо), що можуть бути також застосовані для управління відповідними ризиками за звичайних умов мирного часу. За змістом та якістю викладення дослідницького матеріалу, магістерська робота є комплексною кваліфікаційною працею, спрямованою на вивчення характерних рис публічного адміністрування морських ланцюгів постачання у надзвичайних умовах з використанням «широкого» підходу до категорії «публічне адміністрування» як системи імперативних впливів різних рівнів на певну сферу суспільних відносин на міжнародному (усесвітньому і регіональному), національному та локальному рівнях.

Практичне значення одержаних результатів полягає у тому, що теоретичні і теоретико-прикладні положення та висновки, викладені у

магістерській роботі, створюють базис для вирішення практичних проблем, що пов'язані з публічним адмініструванням морських ланцюгів постачання у надзвичайних умовах, зокрема в Україні. Висновки дослідження можуть бути використані у: науково-дослідній сфері – для подальшого вивчення і розробки проблем публічного адміністрування водних транспортних перевезень і портової діяльності; нормотворчості – при оновленні галузевого законодавства та складанні положень міждержавних домовленостей; навчальному процесі – під час викладання таких навчальних дисциплін як «Технології прийняття управлінських рішень», «Проблеми публічного адміністрування», «Публічна служба» та підготовці навчальних і навчально-методичних видань за цією тематикою.

Структура роботи. Магістерська робота складається зі вступу, трьох розділів, які містять сім підрозділів, висновків та списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи складає 96 сторінок, список використаних джерел налічує 138 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АДМІНІСТРУВАННЯ МОРСЬКИХ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ

1.1. Морські ланцюги постачання у системі глобальних транспортних сполучень

Морський транспорт та портова інфраструктура у XXI ст. зберігають провідні позиції у системі перевезень зовнішньоторговельних вантажів. Незважаючи на зростання значущості інших видів транспортних засобів, морським шляхом, як і раніше, перевозиться близько 80% обсягів світової торгівлі [113]. Однак, маючи очевидні переваги, морські вантажоперевезення сполучені з низкою природних та інфраструктурних ризиків, до яких, насамперед, можна зарахувати залежність від географічних, природно-кліматичних і навігаційних умов, а також необхідність створення та періодичного оновлення портового устаткування. Проте альтернативи морському транспорту щодо масових міжконтинентальних перевезень вантажів наразі немає і найближчим часом, вірогідно, створено не буде.

Останніми роками морська транспортна інфраструктура вкотре підтвердила свою функцію провідного драйвера та рятівника для світової економіки. Під час пандемії та у постпандемічний період від її стану та можливостей залежало та продовжує залежати постачання населення життєво необхідними продуктами харчування, медичними препаратами, обладнанням, засобами захисту, матеріалами для їх виробництва, тобто практично виживання людських суспільств, особливо у країнах, що розвиваються. Таким чином, транспортна система у сучасних умовах має забезпечувати швидкість, своєчасність, стійкість, ритмічність та безпеку. У зв'язку з цим стан морського судноплавства як однієї з найважливіших частин світового господарства перебуває у центрі уваги та стурбованості урядів, експертів, фахового середовища та суспільства у цілому.

Розвиток міжнародних логістичних і транспортних комунікацій сприяє зменшенню витрат на доставлення вироблених товарів і сировини, а отже підвищує міжнародну конкурентоспроможність окремих країн. В умовах цифровізації можливості для міжнародної логістики значно розширюються, оскільки зростає кількість онлайн-платежів та інтернет-маркетинг, що дозволяє прискорити безліч бізнес-процесів під час доставки товарів на закордонні ринки і, таким чином, підвищити ефективність економічної активності. На теперішній час майже у всіх сферах транспортно-логістичних послуг спостерігаються революційні зміни, пов'язані, зокрема, з розширенням застосування складської робототехніки, дронів, електромобілів, безпілотних автомобілів, а також з автоматизацією митних та інших адміністративних послуг. Останній аспект також є важливим з точки зору прискорення зовнішньоторговельних зв'язків. Разом з тим, у класичному розумінні розвитку світового ринку транспортних послуг історично значущим є розвиток системи міжнародних транспортних коридорів, у яких відбувається модернізація транспортних шляхів, оптимізація пунктів пропуску. Такі ініціативи впроваджуються також у рамках регіональної економічної інтеграції, що дозволяє поглиблювати співробітництво країн на наднаціональному рівні у таких об'єднаннях, як, наприклад, Європейський Союз.

Значення морських ланцюгів постачання у системі глобальних транспортних сполучень неможливо переоцінити, адже крім тотального превалювання у перевезеннях вантажів на великі відстані, вони пов'язують континенти та держави, забезпечуючи економічну взаємозалежність та єдину систему транспортних сполучень. Крім того, морські перевезення вважаються більш екологічними у порівнянні з іншими видами транспорту, що стає дедалі більш важливим, особливо з урахуванням викидів парникових газів та Стратегіями Міжнародної морської організації та ЄС, спрямованими на поступове зменшення та прагнення нульового рівня викидів до 2050 року. Як зазначається в Огляді морського транспорту ЮНКТАД за 2023 рік,

головне завдання судноплавної галузі, беззаперечно, полягає у тому, щоб розпочати процес перетворень з метою декарбонізації та водночас сприяти стимулюванню економічного зростання. У майбутньому для успішного та безперебійного функціонування морського транспорту на справедливій основі важливо однаково враховувати такі аспекти, як екологічна стійкість, дотримання нормативних вимог та економічні потреби. Незважаючи на невизначеність, пов'язану з майбутніми заходами з декарбонізації, включаючи їх вплив на логістичні витрати та торгівлю, у секторі необхідно продовжувати модернізацію флоту, оновлення старіючих суден та застосування низьковуглецевих технологій. З урахуванням нормативно-правових вимог, комерційних факторів та вимог забезпечення стійкості досягнення контрольних показників скорочення викидів вуглецю є вкрай складною, але доброю метою. Регіони, що розвиваються, охоплюючи малі острівні держави, що розвиваються, і найменш розвинені країни, можуть зіткнутися з більш серйозними наслідками через обмежені у них можливості зі стримування зростання логістичних витрат [113, р. xv].

Необхідно відзначити, що морські ланцюги постачання виявили значно більшу стійкість, адаптивність та здатність до відновлення під час усесвітніх або регіональних криз, таких як пандемія або природні катастрофи, а розвиток цифровізації, автоматизації та нових технологій (наприклад, блокчейн та штучний інтелект) сприяють підвищенню ефективності та прозорості морських ланцюгів постачання, що важливо для глобальної логістики та управління ризиками. Але, незважаючи на значні переваги, сьогодні оптимізація морських транспортних процесів та логістичних рішень є одним з основних завдань їх розвитку і базується на таких основних факторах:

- 1) впровадження комплексних механізмів управління. Ефективне управління є важливим базисом оптимізації процесів транспортної логістики, забезпечуючи належну координацію та інтеграцію на усіх етапах перевезень. Сучасні підходи (своєчасне управління запасами, принципи ощадливого

виробництва та спільні логістичні партнерства) сприяли революційному розвитку способів транспортування та розподілу товарів. Синхронізуючи виробничі графіки, мінімізуючи витрати на зберігання запасів та скорочуючи час виконання замовлень, організації можуть досягти більшої ефективності та оперативності своїх ланцюгів постачання [59];

2) транспортна інфраструктура. Інвестиції у транспортну інфраструктуру є необхідними для оптимізації процесів транспортної логістики та підтримки економічного зростання. Надійні інфраструктурні мережі, включаючи автомобільні дороги та залізниці, порти та аеропорти, є артеріями глобальної торгівлі, поєднуючи виробників зі споживачами та полегшуючи переміщення товарів через кордони. Однак недостатня пропускна спроможність інфраструктури, перевантаженість та «вузькі місця» створюють значні проблеми для ефективного потоку товарів та послуг. Інвестуючи у модернізацію інфраструктури, проекти розширення та мультимодальні транспортні системи, уряди та місцеві актори можуть підвищити ефективність та надійність транспортно-логістичних мереж [138];

3) цифрові технології. Поява цифрових технологій обумовила революцію у транспортній логістиці, відкривши нові можливості для оптимізації та інновацій. Розширений аналіз даних, системи відстеження у реальному часі та інструменти прогностного моделювання дозволяють організаціям оптимізувати планування маршрутів, мінімізувати витрати пального та покращити використання активів. Крім того, Інтернет речей, технологія блокчейна та штучний інтелект підвищують наочність, прозорість та безпеку операцій ланцюгів постачання. Використовуючи можливості цифрових технологій, організації можуть отримувати корисну інформацію, автоматизувати повсякденні завдання і з більшою гнучкістю адаптуватися до динаміки змінюваного ринку [99];

4) вирішення проблем стійкості. Оскільки глобальний транспортний сектор продовжує розширюватись, проблеми екологічної стійкості вийшли на передній план дискусій щодо оптимізації транспортної логістики.

Вуглецевий слід транспорту, забруднення повітря і шум, а також руйнування довкілля, пов'язане з розвитком інфраструктури, створюють значні екологічні проблеми, які потрібно вирішувати. Ініціативи у сфері стійкого транспорту, включаючи використання альтернативних видів палива, перехід до залізничних та водних шляхів, а також екологічно чисті автомобільні технології, мають важливе значення для пом'якшення впливу на навколишнє середовище та досягнення довгострокової стійкості транспортної логістики [105];

5) окреслення та пошук можливостей вирішення проблем та майбутніх перспектив: незважаючи на прогрес, досягнутий в оптимізації процесів транспортної логістики, зберігається низка проблем, включаючи геополітичну невизначеність, торговельну напруженість та складність регулювання. Крім того, нові тенденції, такі як зростання електронної комерції, урбанізація та поява безпілотних транспортних засобів, створюють як нові можливості, так і низку проблем для транспортної логістики. Рухаючись вперед, політики, практики та інші зацікавлені сторони мають працювати спільно для вирішення зазначених проблем, сприяння інноваціям та створення більш стійкої та сталої екосистеми транспортної логістики, що зможе адаптуватися до мінливих потреб глобалізованого світу та буде базуватися на системі управління ризиками.

Розкриваючи складнощі та особливості оптимізації транспортно-логістичних процесів, у т.ч. морських та тісно пов'язаних з ними річкових, важливо визнати взаємопов'язаний характер глобальних та регіональних ланцюгів постачання, а також вплив геополітичних зрушень на торговельні потоки і транспортні комунікації. На теперішній час, що характеризується геополітичною невизначеністю, торговельною напруженістю і змінюваними альянсами, стійкість і адаптованість процесів транспортної логістики піддаються значним випробуванням. Зокрема, у 2023 р. дальність перевезень нафтоналивних вантажів уперше за довгий час досягла рекордно високого

рівня, що було зумовлено збоями, спричиненими війною в Україні. Дальність перевезень сирої нафти та нафтопродуктів збільшилася, оскільки РФ довелося шукати нові експортні ринки, а Європі – альтернативних постачальників енергоносіїв. Дальність перевезень зерна у 2023 р. також досягла рекордно високого рівня за весь аналізований період. Хоча у 2022 р., завдяки Чорноморській ініціативі, постачання зерна з України відновилося, деякі країни-імпортери агропродукції були змушені покладатися на альтернативних експортерів і купувати її у Сполучених Штатах Америки чи Бразилії, що призвело до збільшення дальності перевезень [113, р. xvi- xvii].

У цілому, будь-які глобальні або регіональні економічні, соціальні та політичні кризи зумовлюють гальмування та зменшення обсягів міжнародної торгівлі транспортними послугами і виникнення нових механізмів у публічному адмініструванні морських ланцюгів постачання. Поряд із цим, розростання світових торговельних зв'язків сприяє широке впровадження процесів цифровізації та транскордонна онлайн-торгівля, що окреслила новий етап розвитку світового ринку транспортних послуг. Глобальна логістична галузь стає дедалі більше автоматизованою та цифровізованою, а для підвищення ефективності та оптимізації операцій активно впроваджуються технології робототехніки, машинного навчання, штучного інтелекту та інтернету речей. З розвитком міжнародної онлайн-торгівлі зросла потреба у логістичних послугах для управління ланцюгами постачання компаній, що займаються електронною комерцією, та контролю над ними. Підвищення доступності Інтернету та розвиток електронної комерції зумовив зростання потреб у надійних логістичних послугах. У свою чергу, завдяки онлайн-торгівлі товарні ринки розширюються та розгалужуються, що також стимулює розвиток міжнародної логістики, а транспорт є основою глобальної торгівлі та комерції, полегшуючи переміщення товарів та людей на великі відстані та різноманітними територіями. У сучасному взаємопов'язаному світі оптимізація процесів транспортної логістики, ефективне та стає функціонування водних та

суходольних комунікацій мають особливо важливе значення для задоволення потреб усе більш глобалізованої економіки. Оптимізуючи операції, використовуючи технологічні інновації та вирішуючи екологічні проблеми, виробники та постачальники можуть підвищити свою конкурентоспроможність та адаптованість до викликів динамічних ринкових умов [55].

Торговельні угоди, тарифи та впроваджувані санкції впливають на потоки товарів і послуг через кордони, порушуючи традиційні торговельні маршрути і мережі постачання [62]. Наприклад, запровадження торговельних тарифів між основними торговельними партнерами може призвести до зміни маршрутів перевезень, збільшення транспортних витрат та затримок термінів доставки. Більше того, геополітична напруженість у низці регіонів може створити загрозу безпеці та порушити морські торговельні маршрути, впливаючи на глобальні моделі судноплавства та портові операції. Підсилення протекціоністської політики та націоналістичних настроїв у деяких частинах світу також викликають заклики до перенесення та локалізації виробництва, кидаючи виклик традиційній моделі глобалізованих ланцюгів постачання. Хоча локалізація може запропонувати такі переваги, як зниження транспортних витрат та підвищення стійкості ланцюгів постачання, вона також створює проблеми з пошуком сировини, доступом до нових ринків та підтримки ефекту масштабу. Знаходження балансу між імперативами глобалізації та вимогами локалізації є складною дилемою для організацій, що працюють на глобальному ринку. Більше того, нові тенденції, такі як зростання електронної комерції, урбанізації та поширення розумних міст, змінюють поведінку споживачів та призводять до змін у транспортній логістиці. Перехід до онлайн-покупок призвів до збільшення попиту на послуги доставки останньої милі та технології автоматизації складів, у той час як урбанізація стимулювала потребу в інноваційних рішеннях для вирішення проблем перевантаженості, забруднення та мобільності у міських районах. Аналогічним чином, поява автономних

транспортних засобів, дронів та електромобілів обіцяє зробити революцію у способах транспортування та розподілу товарів, відкриваючи можливості для підвищення ефективності та екологічної стійкості.

Необхідно також відзначити, що крім наведених факторів, однією зі значних тенденцій зміни функціонування морських портів та перевізників є продовжувана контейнеризація. Фактично контейнери стали рушійною силою у мультимодальних перевезеннях, що дозволяють легко здійснювати логістику між різними видами транспорту. Перевалка вантажів у контейнерах є економним і таким, що динамічно розвивається, способом доставки товарів через високу швидкість обробки вантажів. Обсяг перевалки вантажів у контейнерах збільшився упродовж останніх двох десятиліть, про що свідчать показники зростання контейнерообігу (у розвинених країнах до 98% від загального обороту становить частина вантажів, що перевозяться у контейнерах) [129]. При цьому необхідно враховувати, що обсяг перевалки вантажів у контейнерах змінюється під впливом різних внутрішніх та зовнішніх факторів. На цьому ринку логістичних послуг також прослідковується активний вплив інноваційних технологій. Вони об'єднують великих гравців контейнерного ринку, які тією чи іншою мірою впливають на їхню діяльність.

У системі контейнерних перевезень розроблено багато оптимізаційних рішень: автоматизовані, інформаційні та комп'ютеризовані системи (облік та відстеження контейнерів, системи, що регулюють рух транспортних засобів, електронний документообіг, автоматичні випуски вантажу, інтернет-речей, big data, особисті кабінети користувачів, платформи тощо) [117]. Так, ще у 2018 р. A.P. Moller-Maersk та IBM оголосили про створення та запуск блокчейн-платформи «TradeLens», що є програмним продуктом, створеним на базі блокчейн-технологій «Hyperledger Fabric» і «IBM Cloud» [28], що є відкритою і нейтральною галузевою платформою, яка складається з блоків вчинених операцій, з'єднаних у ланцюг, і що дозволяє: акумулювати

інформацію про усі операції, зберігати та обмінюватися інформацією та досвідом, керувати морськими вантажоперевезеннями та ланцюгами постачання, відстежувати у режимі он-лайн переміщення вантажів на кожному етапі, забезпечувати електронну взаємодію усіх учасників ланцюга постачання, знизити витрати, зміцнити співпрацю та довіру, стимулювати інновації, скорочувати терміни доставки вантажів, збільшити швидкість обробки інформації, отримувати доступ до актуальної інформації тощо.

«TradeLens» об'єднує усіх суб'єктів, задіяних у ланцюгах постачання: від вантажовласників до державних контролюючих органів, його процеси є стандартизованими та здебільшого автоматизованими. До цієї платформи підключено понад 100 учасників у 20 країнах світу (наприклад, «CMA CGM», «ZIM», «MSC», «Hapag-Lloyd», «Ocean Network Express», митниця Тайланду, порт Лаєм-Чабанг, порт Бангкока, «Pacific International Lines», Північноамериканський оператор контейнерних терміналів «Global Container Terminals», «Procter & Gamble», Служба митного та прикордонного контролю США, «WorldWide Alliance», митні органи у Сінгапурі та інші). Розроблена блокчейн-платформа у цілому являє собою досить якісний програмний продукт для розвитку системи контейнерних перевезень з урахуванням наявних переваг і можливостей [28].

Наявний досвід цифрової трансформації судноплавства та портової діяльності свідчить, що практично усі дані, що становлять базис будь-якої морської торговельної або транспортної операції, оцифровуються. Інтернет речей у поєднанні з дедалі більшою доступністю даних дозволяє забезпечити експоненційне зростання автоматизованих процесів. Поєднання покращеного цифрового та фізичного зв'язку допомагає перевізникам, морським портам та постачальникам інтермодальних перевезень інтегрувати свої процеси з власними глобалізованими ланцюгами постачання відправників вантажу, забезпечуючи кращу видимість поставок у будь-який момент часу. Цьому сприяє штучний інтелект, який може допомогти аналізувати зростаючий обсяг даних з автоматичних систем ідентифікації, глобальних систем

позиціонування та пристроїв стеження за вантажами та контейнерами. Ці дані можуть бути опрацьовані та надійно збережені в блокчейні, що робить їх захищеними від несанкціонованого доступу, а також гарно відстежуваними. Для повноцінного користування такими можливостями країнам необхідно забезпечити не лише доступ до цих послуг, а й участь у такому бізнесі у якості постачальників послуг, забезпечуючи при цьому позитивний вплив на зайнятість. У цілому, вплив цифровізації на морський транспорт розподіляється на три етапи: 1) оптимізація – максимальне підвищення ефективності та надійності існуючих процесів з метою зниження торговельних витрат; 2) розширення – для створення можливостей для нових послуг та підприємств; 3) трансформація – переосмислення логістичних, торговельних та бізнес-моделей, що базуються на потоках доходів, заснованих на даних, та змінах у торговельних операціях [51]. Інтелектуальна логістика уже призвела до значного скорочення витрат на складські запаси, у той час як більше ресурсів витрачається на швидку, надійну і, де це можливо, своєчасну доставку. Все більше процесів судноплавства та портових терміналів стають автоматизованими. Оптимізація заходження суден до портів, їх швидкості та маршрутів може знизити викиди вуглекислого газу та час очікування в портах. Портова влада та оператори терміналів об'єднали зусилля для оптимізації портових та інтермодальних сполучень. Крім того, відправники вантажів та інші зацікавлені сторони підтримують діалог з морської логістики для заохочення обміну даними та співробітництва у рамках глобальних ланцюгів постачання.

У цілому, оптимізація процесів морської транспортної логістики – складне і різнопланове завдання, яке потребує ретельного врахування широкого спектра факторів, включаючи технологічні інновації, геополітичну динаміку та зміну споживчих переваг, охорону навколишнього середовища та прагнення до зменшення викидів від судноплавства та портової діяльності. Приймаючи сучасні підходи, використовуючи цифрові технології і вирішуючи проблеми сталого розвитку, учасники сучасних

морських ланцюгів постачання та органи управління цією діяльністю на усіх рівнях можуть вирішувати проблеми глобалізації і позиціонувати себе для досягнення успіху у сфері транспортної логістики, що швидко розвивається. Однак досягнення цих цілей вимагатиме співпраці, інновацій та стратегій, які передбачають та адаптуються до мінливих потреб глобального ринку. Завдяки спільним зусиллям та стратегічним інвестиціям галузь морської транспортної логістики може продовжувати стимулювати економічне зростання сприяти міжнародній торгівлі та об'єднувати співтовариства по всьому світу. Пропозиції щодо її удосконалення охоплюють: впровадження комплексних механізмів управління, модернізацію транспортної інфраструктури, широке використання цифрових технологій, вирішення проблем стійкості та окреслення і пошук можливостей вирішення проблем та майбутніх перспектив на основі системи управління ризиками.

1.2. Правові засади функціонування морських транспортних коридорів

Морські коридори та схеми розподілу руху суден у морських та океанських акваторіях є важливими елементами морської навігації та належать до комплексної системи забезпечення безпеки судноплавства. Їх розроблення та впровадження здійснюється для управління рухом суден та мінімізації ризику зіткнень. Морські коридори є встановленими маршрутами, якими судна рухаються відповідно до певних правил і обмежень. Зазвичай вони використовуються для полегшення морського руху у вузьких або завантажених районах з активним морським трафіком, високою концентрацією суден, таких як протоки або акваторії поблизу портів. Схеми розподілу руху охоплюють системи морських знаків, маяків, світлових сигналів та інших навігаційних засобів, які допомагають суднам орієнтуватися і дотримуватися правил судноплавства. Вони забезпечують функціонування маршрутів для різних типів суден та допомагають запобігти

зіткненням. У цілому такі заходи сприяють підвищенню безпеки судноплавства, зменшуючи ймовірність пригод на морі та забезпечуючи ефективний рух суден. Функціонування таких шляхів належить до підсистеми навігаційного забезпечення безпеки мореплавства. Їх встановлення є стандартною практикою забезпечення навігаційної безпеки мореплавства, управління судноплавством, мінімізації ризиків їх зіткнення та інших морських пригод у вузькостях, на підходах до портів тощо. Схожі коридори, але з переважаючими гуманітарним та безпековим складниками функціонують сьогодні у небезпечних з точки зору воєнних, терористичних і піратських загроз Чорноморському та Близькосхідному регіонах.

Глобальні правові стандарти встановлення таких судноплавних маршрутів із регламентацією особливих правил, обмежень та норм про забезпечення безпеки проходження ними суден визначено Конвенцією ООН з морського права 1982 р. [1]. Зокрема, морські коридори та схеми розподілу руху суден можуть встановлюватися і приписуватися:

а) прибережними державами у власних територіальних морях з метою забезпечення судноплавства при здійсненні мирного проходу (ст. 22):

«Прибережна держава у випадку необхідності і з урахуванням безпеки судноплавства може вимагати від іноземних суден, які здійснюють право мирного проходу через її територіальне море, користуватися такими морськими коридорами і схемами розподілу руху, які вона може встановити або приписати для регулювання проходу суден.

Зокрема, щодо танкерів, суден з ядерними двигунами і суден, що перевозять ядерні та інші небезпечні або отруйні за своєю природою речовини або матеріали, може бути висунута вимога прямувати такими морськими коридорами.

Встановлюючи морські коридори і приписуючи схеми розподілу руху відповідно до цієї статті, прибережна держава бере до уваги: а) рекомендації компетентної міжнародної організації; б) будь-які шляхи, які звичайно

використовуються для міжнародного судноплавства; с) особливі характеристики конкретних суден і шляхів; і d) інтенсивність руху суден.

Прибережна держава ясно вказує такі морські коридори і схеми розподілу руху на морських картах, які належним чином публікуються».

б) державами, які межують з протоками, – у відповідних протоках (ст. 41):

«Відповідно до цієї Частини держави, які межують з протоками, можуть встановлювати морські коридори та приписувати схеми розподілу руху для судноплавства в протоках, коли це необхідно для сприяння безпечному проходу суден. Такі держави можуть, коли цього вимагають обставини і після належного про те повідомлення, замінювати будь-які раніше ними встановлені або приписані морські коридори або схеми розподілу руху на інші коридори або схеми. Такі морські коридори або схеми розподілу руху повинні відповідати загальноприйнятим міжнародним правилам.

Перш ніж встановлювати або замінювати морські коридори або приписувати, або замінювати схеми розподілу руху, держави, що межують з протоками, передають пропозиції компетентній міжнародній організації з метою їх затвердження. Ця організація може затверджувати тільки такі морські коридори і схеми розподілу руху, які можуть бути узгоджені з державами, що межують з протоками, після чого ці держави можуть встановити, приписати або замінити їх. Щодо протоки, де передбачаються морські коридори або схеми розподілу руху, які проходять через води двох або більше держав, що межують з протокою, заінтересовані держави співробітничать у розробці пропозицій, консультуючись при цьому з компетентною міжнародною організацією. Держави, що межують з протоками, ясно позначають всі встановлені або приписані ними морські коридори і схеми розподілу руху на морських картах, які мають бути належним чином опубліковані. Судна при транзитному проході

дотримуються застосовних морських коридорів і схем розподілу руху, встановлених відповідно до цієї статті»;

в) державами-архіпелагами – для безперервного та швидкого архіпелажного проходу та проходу прилеглим територіальним морем (ст. 53):

«Держава-архіпелаг може встановлювати морські коридори і розташовані над ними повітряні коридори, прийнятні для безперервного і швидкого проходу іноземних суден через її архіпелажні води і прилегле територіальне море і прольоту іноземних літальних апаратів над ними.

Всі судна і літальні апарати користуються правом архіпелажного проходу такими морськими коридорами і прольоту такими повітряними коридорами.

Архіпелажний прохід морськими коридорами являє собою здійснення, відповідно до цієї Конвенції, права судноплавства і прольоту в нормальному режимі виключно з метою безперервного, швидкого й безперешкодного транзиту з однієї частини відкритого моря або виключної економічної зони в іншу частину відкритого моря або виключної економічної зони.

Такі морські й повітряні коридори перетинають архіпелажні води і прилегле територіальне море і включають всі звичайні шляхи проходу, які використовуються як шляхи для міжнародного судноплавства в архіпелажних водах або прольоту над ними, а на таких шляхах, у тому, що стосується суден, – всі звичайні суднохідні фарватери за умови, що немає необхідності дублювати однаково зручні шляхи між одними і тими ж пунктами входу і виходу.

Такі морські й повітряні коридори визначаються серією безперервних осьових ліній від точок початку шляхів проходу до їхніх кінцевих точок. Судна і літальні апарати під час архіпелажного проходу морськими коридорами не повинні відхилятися більш ніж на 25 морських миль у будь-який бік від таких осьових ліній під час проходу за умови, що такі судна і літальні апарати не наближатимуться до берегів ближче ніж на 10% відстані між найближчими точками на островах, що межують з морським коридором.

Держава-архіпелаг, яка встановлює морські коридори, може також приписувати схеми розподілу руху для безпечного проходу суден вузькими фарватерами в таких морських коридорах.

Держава-архіпелаг може, коли цього потребують обставини, після належного про це повідомлення замінити будь-які морські коридори або схеми розподілу руху, встановлені або приписані їм раніше, іншими морськими коридорами або схемами розподілу руху.

Такі морські коридори або схеми розподілу руху повинні відповідати загальноприйнятим міжнародним правилам.

При встановленні або заміні морських коридорів або приписі чи заміні схем розподілу руху держава-архіпелаг передає пропозиції компетентній міжнародній організації з метою їх затвердження. Ця організація може затверджувати тільки такі морські коридори і схеми розподілу руху, які можуть бути узгоджені з державою-архіпелагом, після чого держава-архіпелаг встановлює, приписує або замінює їх.

Держава-архіпелаг чітко позначає осьові лінії встановлених або приписаних їм морських коридорів і схем розподілу руху на морських картах, які повинні бути належним чином опубліковані.

Судна при архіпелажному проході морськими коридорами повинні дотримуватися застосовних морських коридорів і схем розподілу руху, встановлених відповідно до цієї статті.

Якщо держава-архіпелаг не встановлює морських або повітряних коридорів, право архіпелажного проходу морськими коридорами може здійснюватися шляхами, що зазвичай використовуються для міжнародного судноплавства».

Аналіз вказаних статей Конвенції ООН з морського права 1982 р. свідчить, що їх стандарти характеризуються наявністю декількох груп норм, що стосуються, зокрема,

1) важливості та необхідності забезпечення безпеки судноплавства шляхом встановлення таких судноплавних організаційно-правових

механізмів як морські коридори та схеми розподілу руху поза залежністю від їх знаходження;

2) особливої ролі компетентної міжнародної організації (Міжнародної морської організації (International Maritime Organization, IMO) у процедурі встановлення морських коридорів та схем розподілу руху суден (надання нею рекомендацій, затвердження відповідних маршрутів слідування та консультування);

3) урахування при встановленні таких коридорів та схем звичайно використовуваних для міжнародного судноплавства шляхів, звичайних шляхів проходу та звичайних судноплавних фарватерів, а також загальноприйнятих міжнародних правил їх функціонування;

4) обов'язковості вказання встановлених морських коридорів та схем розподілу руху суден на морських картах, що мають бути належним чином опубліковані.

Для морських коридорів та схем розподілу руху у територіальному морі Конвенцією ООН з морського права 1982 р. додається також визначення особливих типів та характеристик суден, до яких прибережною державою може бути висунута вимога, якій кореспондує їх обов'язок прямувати встановленими морськими коридорами (танкери, судна з ядерними двигунами, судна, що перевозять небезпечні або отруйні за своєю природою речовини або матеріали, тощо), а також урахування інтенсивності руху суден. Для архіпелажних вод передбачається конкретизація стосовно відхилення від осьових ліній та наближення до берегів. А для проток, які використовуються для міжнародного судноплавства, і води яких належать до двох або більше держав, що межують з протокою, необхідним є співробітництво заінтересованих держав у розробці пропозицій щодо встановлення таких коридорів та схем.

Відповідно до Закону України від 4 листопада 1991 р. «Про державний кордон України» [6], «іноземні невійськові судна, здійснюючи мирний прохід, повинні прямувати звичайним навігаційним курсом або курсом,

рекомендованим компетентними органами України, а також морськими коридорами або відповідно до схем розподілу руху. Морські коридори і схеми розподілу руху вказуються на морських картах, що публікуються у встановленому порядку» (ст. 13). Стосовно України також діє Конвенція ООН з морського права 1982 р. [7], а отже встановлення морських коридорів та схем розподілу руху біля українського узбережжя має усі необхідні правові підстави і було здійснене з метою забезпечення ефективного морського трафіку та забезпечення безпеки мореплавства. На початку 2021 р. було розпочато їх оновлення для спрощення руху суден системою, підвищення рівня безпеки, усунення невідповідностей між схемою розподілу руху, що діє на національному рівні, та схемами, прийнятими Міжнародною морською організацією у 1981 р. (COLREG.2/Circ.14) (рис. 1, 2) [100], та актуалізації таких даних як назва схеми розподілу руху, нумерація та назви частин схеми, використовувані морські навігаційні карти та система координат. Завдяки запровадженню таких змін вдалося модернізувати схеми розподілу руху, встановивши її межі у межах існуючих потоків руху суден, спростити судноплавство системою через зменшення кількості змін курсу судном, що у свою чергу підвищило безпеку мореплавства та захист навколишнього середовища (рис. 3, 4) [18].

Наприкінці 2022 р. Міжнародна морська організація підтримала пропозиції України та погодила відповідні зміни, якими, крім іншого, було враховано рекомендації щодо установа шляхів руху суден, надані Консультативною місією ІМО, яка відвідала Україну в 2019 р. за результатами обов'язкового аудиту України. Зміни до схеми розподілу руху «Підходи до портів Чорноморськ, Одеса та Південний» уведені в дію через шість місяців з моменту їх прийняття Комітетом з безпеки на морі Міжнародної морської організації, тобто з 1 червня 2023 року [76].

На зміну встановлених схем розподілу руху та морських коридорів можуть впливати також заходи із забезпечення схоронності популяцій морських тварин. Зокрема, у 2022 р. глобальний контейнерний

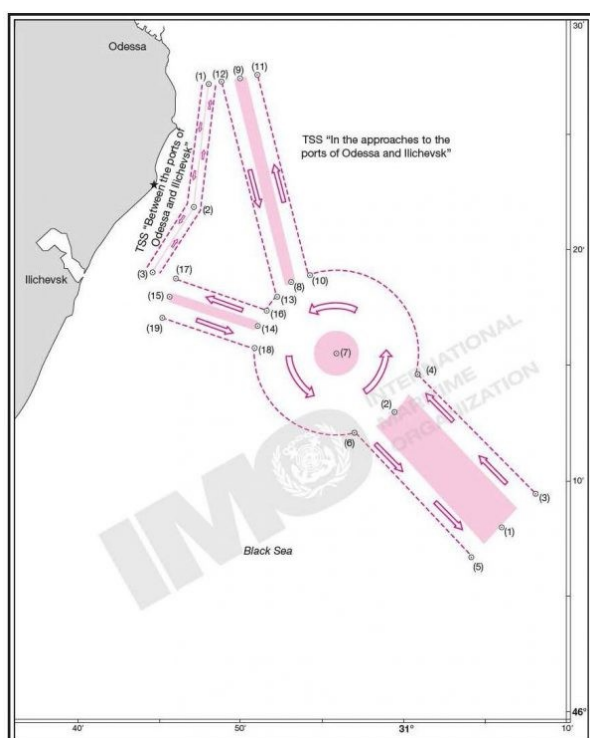


Рис. 1. Системи розподілу руху «Підходи до портів Одеса та Іллічівськ» та «Між портами Одеса та Іллічівськ» уведені у дію циркулярним листом КБМ ІМО від 22.04.1981 COLREG.2/Circ.14

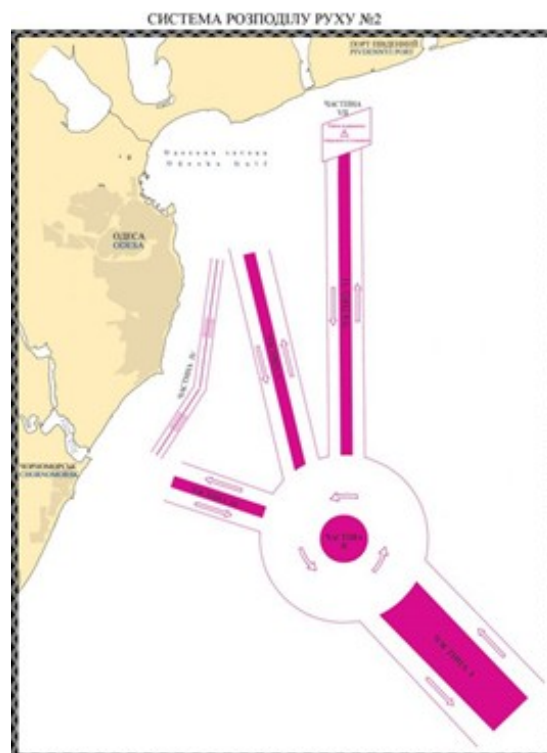


Рис. 2. Схема системи розподілу руху № 2. Підходи до портів Чорноморськ, Одеса та Південний, що діяли на національному рівні у 2021 р.

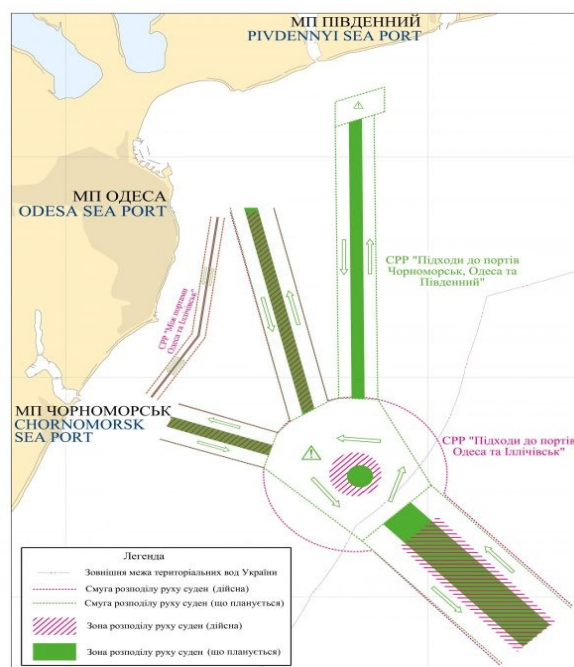


Рис. 3. Схема що відображає запропоновані зміни до СРР № 2. Підходи до портів Чорноморськ, Одеса та Південний

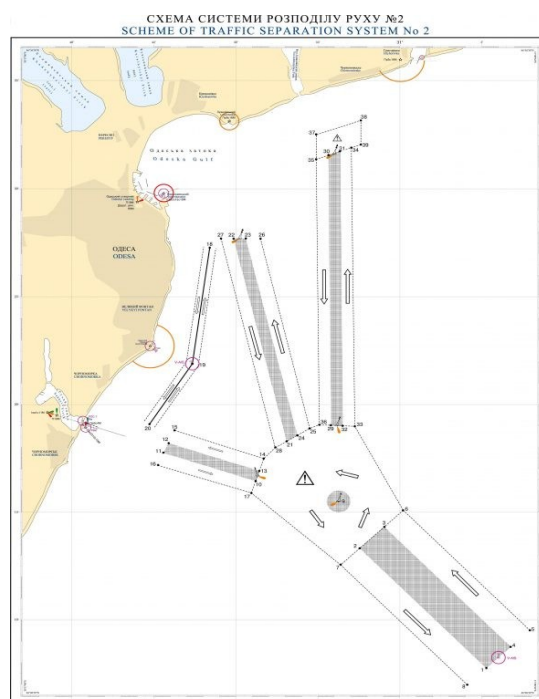


Рис. 4. Схема запропонованої системи розподілу руху

перевізник «MSC» почав переспрямовувати свої судна південніше від Шрі-Ланки з метою захисту синіх китів, які живуть і харчуються в цьому

районі [98]. При цьому, така ініціатива йде «знизу» та ще очікує на впровадження відповідно до встановлених національних та міжнародних механізмів.

Крім того, особливим типом морських коридорів стали:

1) Зерновий, сформований відповідно до Ініціативи з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів 2022 р. (рис. 5) [5],

2) альтернативний, що почав діяти після завершення зазначеної Ініціативи (рис. 6) [49], а також

3) створений у вересні 2017 р. Транзитний коридор безпеки через Аденську затоку і Баб-ель-Мандебську протоку, метою якого є забезпечення рекомендованого торговельного маршруту, навколо якого військово-морські сили можуть зосередити свою присутність і спостереження (рис. 7) [93].

Ці морські коридори та відповідні схеми розподілу руху докладніше будуть проаналізовані у третьому розділі роботи, адже їх встановлення зумовлено воєнною напруженістю у регіонах.

Таким чином, аналіз норм Конвенції ООН з морського права 1982 р. засвідчив наявність спільних характерних рис публічного адміністрування встановлення морських коридорів та схем розподілу руху суден у територіальному морі, у протоках, використовуваних для міжнародного судноплавства, а також в архіпелажних водах. Відмінності стосуються незначного кола питань, які пов'язані із особливостями правового статусу та режиму зазначених морських просторів. Найбільшого уточнення та конкретизації набули режимні правила стосовно функціонування морських коридорів та схем розподілу руху в архіпелажних водах, що ставить питання про необхідність відповідного регулювання з забезпеченням відповідного рівня конкретизації також й в інших морських акваторіях. Крім того, при встановленні таких судноплавних шляхів є необхідним урахування питань збереження морського довкілля, зокрема морських тварин, безпекової ситуації та намагання дедалі більшої екологізації судноплавства, зокрема за

допомогою «зелених» коридорів з мінімальними викидами з суден.

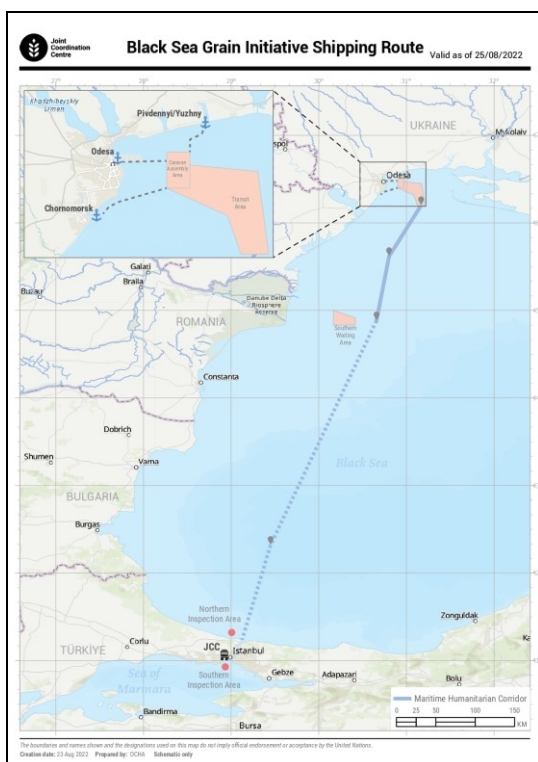


Рис. 5. Зерновий коридор, встановлений відповідно до Ініціативи з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів 2022 р.

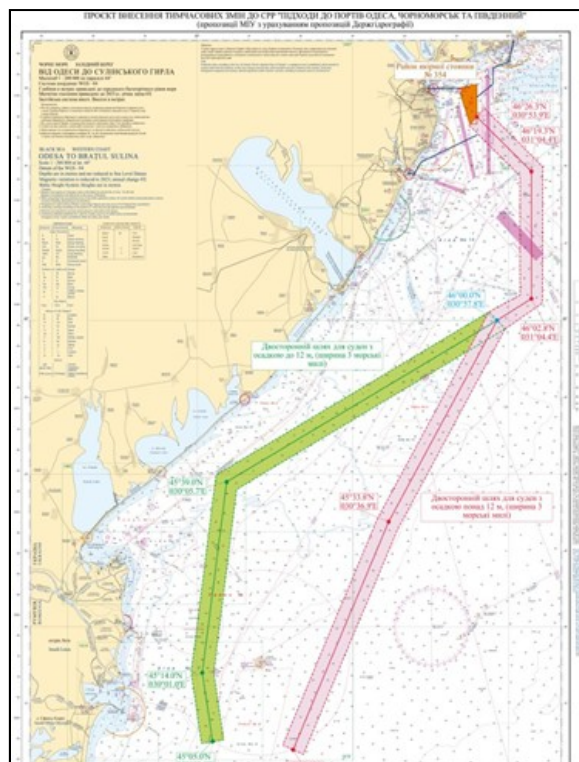


Рис. 6. Альтернативний гуманітарний коридор, що почав діяти після завершення Ініціативи з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів 2022 р.

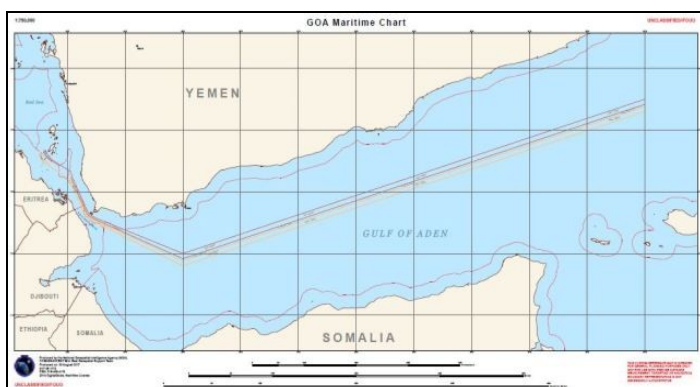


Рис. 7. Maritime Security Transit Corridor (MSTC)

Отже, держави та їх об'єднання активно використовують можливість встановлення морських коридорів та схем розподілу руху суден з метою досягнення провідного принципу морського права, морської та портової діяльності – забезпечення безпеки судноплавства. І поза залежністю від причин встановлення таких мореплавних комунікацій, усі вони наслідують головну мету – сприяння глобальній міжнародній торгівлі та забезпечення дієвості усесвітніх ланцюгів постачання.

РОЗДІЛ 2

ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ ГЛОБАЛЬНИХ МОРСЬКИХ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ

2.1. Нові тренди світової торгівлі та управління морськими ланцюгами постачання

Розвиток морських вантажних перевезень визначається динамікою та структурою міжнародної торгівлі товарами. У зв'язку з тим, що морським транспортом перевозиться переважна більшість усіх зовнішньоторговельних вантажів, будь-яка зміна товаропотоків чинить вплив на результати роботи транспорту. Необхідно відзначити, що останнім часом світ зіткнувся з великою невизначеністю та непередбачуваністю розвитку основних макроекономічних факторів навіть на короткострокову перспективу. Війна в Україні стала тригером нової світової кризи, що розвивається у трьох вимірах – продовольчому, енергетичному і фінансовому, – при триваючій небезпеці нових захворювань, що можуть набути характеру пандемічного поширення, та несприятливих кліматичних змін. За оцінками ЮНКТАД, 1,7 млрд осіб із 107 країн виявилися заручниками цієї потрійної кризи. Водночас у секторі морських перевезень спостерігаються свої особливі кризи (контейнерна, портова інфраструктура), що призвели у 2021 – 2022 рр. до часткового розриву світових ланцюгів постачання [134].

У цілому спадання ділової активності стало помітним у світі уже у 2019 р. Обсяги світової торгівлі знизилися порівняно з підсумками 2018 р. на 0,2% – за вартістю та на 1% – за обсягом. Стагнувало й зростання потоків прямих іноземних інвестицій. На 40% знизилася динаміка злиття та поглинання. Тоді у пошуках причин загасання світових господарських процесів експерти запропонували безліч пояснень, спільним знаменником яких стала концепція нової нормальності: падіння попиту на масові товари зі сторони Китаю, який почав політику освоєння внутрішніх територій, енергетичний перехід зі скороченням споживання вугілля, зміни у структурі

споживання товарів, що стимулюють зростання контейнерних перевезень, торговельна війна США з Китаєм та інші фактори [135].

Як відомо, 2020 р. пройшов під знаком COVID-19 та призвів до різкого падіння більшості макроекономічних показників. Починаючи з четвертого кварталу, почало спостерігатися повільне, але загалом поступальне поліпшення становища економіки та зовнішньої торгівлі більшості країн. У результаті підсумкові дані за результатами 2021 р. виглядали досить позитивно: вартісний обсяг світової торгівлі збільшився до 28,5 трлн доларів, перевищивши показник 2020 р. на 25%, а рівень 2019 р. – на 13%, що давало підстави для стриманого оптимізму в оцінках майбутнього. Водночас з'явилася надія на те, що спричинена пандемією криза найближчим часом буде подолана, у тому числі завдяки послідовній вакцинації населення та вибуховому зростанню цифрової трансформації економічного та соціального життя. Однак початок війни в Україні докорінно змінив прогнози щодо їх погіршення: оцінки зростання ВВП міжнародними експертами у березні 2022 р. було знижено на 1,0 – 1,5 відсоткового пункту порівняно з очікуваннями, озвученими у лютому. За деякими країнами прогнозоване спадання оцінювалося двозначними показниками. Було також знижено оцінки перспектив розвитку світової торгівлі. Нові тенденції її розвитку не могли не позначитися на характері міжнародних морських перевезень та стосувалися їх обсягів, структури та географії [61].

На теперішній час можна виокремити три основні напрямки впливу, що вчинила пандемія на міжнародну торгівлю, у т.ч. здійснювану за допомогою морських ланцюгів постачання:

- 1) невизначеність стала найбільшою перешкодою для бізнесу, оскільки вона знижує здатність планувати та присвячувати фінансові і людські ресурси конкретним проектам, тримати витрати на низькому рівні. Було зроблено усе можливе для забезпечення можливості передбачення попиту на кілька місяців вперед, але це було досить важким через глобальний характер ланцюгів постачання. Тим підприємствам, яким пощастило збільшити попит, наприклад, на апарати штучної вентиляції легень, та виробникам медичного приладдя, нарощувати виробництво було дуже важко. Для його планування

необхідним є отримання даних від багатьох постачальників, які можуть знаходитися у різних місцях, а деякі з них зазнають певних обмежень або блокувань. Це викликало тенденцію, спрямовану на перепрофілювання заводів, зокрема таких компаній як «Dyson» та «Airbus», які намагалися виробляти медичне обладнання, та зіткнулися зі значними проблемами перепрофілювання заводів, перенавчання працівників, організації нових ланцюгів постачання та отримання необхідних сертифікатів [54];

2) підсилення протекціонізму у міжнародній торгівлі. Національними урядами було вжито низку заходів для блокування експорту критичних товарів, що очікувано призвело до посилення тенденцій національного протекціонізму і затримання на території окремих країн необхідних для свого населення ресурсів і товарів. Крім того, було порушено багато питань продовольчої безпеки. Зокрема, такі країни як Казахстан, Сербія та Марокко вжили заходів для забезпечення поставок продовольства та прагнули обмежити експорт найважливіших основних продуктів харчування, таких як пшениця, рис та деякі інші. Націоналізм поширився на більш широку концепцію «національної безпеки», і низка країн (наприклад, Індія), посиляючись на запроваджені обмеження або необхідність вжиття заходів для забезпечення наявності товарів медичного призначення заборонили експорт «ключових» ліків та найпростіших засобів протидії захворюваності населення (парацетамол, маски і хлорохін) [25];

3) захист прав та здоров'я населення малих держав та держав, що розвиваються. Найбільше занепокоєння під час пандемічної кризи викликала ситуація навколо країн, що розвиваються, де відсутні внутрішні постачальники, та які також потребували найважливішого медичного устаткування, але були заблокованими та не мали доступу до основного обладнання, медикаментів та продуктів харчування через обмеження на експорт у розвинених країнах. Зростання цін на медикаменти також негативно позначилося на здатності таких країн протидіяти поширенню захворюваності та смертності населення [46].

Таким чином, пандемія створила різноманітні, складні та невідкладні проблеми для урядів держав світу, транснаціональних компаній та інших

міжнародних інститутів та проєктів. Його наслідки зачепили безліч аспектів міжнародної торгівлі, включаючи управління ланцюгами постачання, ділові поїздки, імміграцію, виробництво, продаж, імпорт, експорт, митницю та логістику. Пандемія призвела до зміни моделей споживчої поведінки, вплинула на структуру споживання. Застосування соціального дистанціювання, карантину та інших заходів у відповідь на пандемію призвели до того, що споживачі стали частіше здійснювати онлайн-покупки, використовувати соціальні мережі, інтернет-телефонію та телеконференції, що також позначилося на необхідності надійного функціонування морських ланцюгів постачання, а також схоронність комунікацій, прокладених, зокрема, на морському дні. Крім того, необхідно відзначити, що за останні чотири десятиліття більшість виробничих процесів у світі була організована за так званими глобальними виробничо-збутовими ланцюгами міжнародних міжфірмових поставок. Сировина та проміжні товари відправляються до різних країн світу декілька разів, а потім збираються в іншому місці. Кінцева продукція реекспортується споживачам, які перебувають як у розвинених, й у країнах з ринками, що розвиваються. Глобальні ланцюги створення вартості дозволяють замість торгівлі товарами обмінюватися їх компонентами і таким чином країнам використовувати свої конкурентні переваги. Від такої гіперспеціалізації виграла велика кількість економік, що розвиваються, які змогли стати частиною глобальної торгової системи: це сприяло трансферу технологій і було важливим фактором зростання продуктивності у країнах, що розвиваються. На теперішній час практично всі країни світу тим чи іншим ступенем включені до глобальних ланцюгів постачання, і внаслідок цього, пандемія, через тиск на них, вплинула на всю світову економіку.

Поряд з наведеними ризиками та викликами, пандемія значно актуалізувала проблему цифрового розриву як усередині країн, так й між країнами. Ураховуючи ключову роль цифрової економіки під час кризи, необхідність подолання цього розриву стала першорядною, особливо у країнах, що розвиваються, і найбільш уразливій підгрупі – найменш розвинених країнах. В умовах кризи ефективні та доступні послуги у галузі

інформаційно-комунікаційних технологій, такі як телекомунікації, комп'ютерні та інші ІТ-послуги, стають критично важливим фактором. Пандемія наголосила на важливості цифрових технологій у цілому і вказала експертній спільноті на низку вразливостей структури глобальної економіки. У цьому контексті важливо продовжувати дискусії в рамках СОТ, присвячені полегшенню транскордонного переміщення товарів і послуг, скорочення цифрового розриву та вирівнювання умов для мікро-, малих та середніх підприємств [88].

Морський транспорт опинився серед найбільш постраждалих від пандемії секторів. Вимушена ізоляція, закриття багатьох підприємств та зниження ділової активності загалом призвели до скорочення експортно-імпортних товаропотоків та, відповідно, обсягів перевезень. Локдауни у портах погіршили ситуацію, сприяючи зростанню дисбалансів структури та географії вантажопотоків. Обсяг перевезених морським шляхом вантажів у 2020 р. знизився на 3,9% – з 11 070 млн т у 2019 р. до 10 648 млн т, при цьому перевезення танкерним флотом впали на 8,0%, суховантажами – на 1,5%, іншими видами транспорту – на 3,1% [20].

На динаміку морських перевезень, безумовно, вплинув розвиток електронної торгівлі під час пандемії: її частка збільшилася з 7,4% загальносвітових продажів у 2015 р. до 14,1% до 2019 р. [24], що сприяло зростанню вантажних перевезень автомобільним та авіаційним транспортом, підвищивши значення «останньої милі», і скоротило транспортування вантажів морським способом через більш тривалі терміни доставки. У постпандемічний час ця тенденція не засвідчила призупинення: у 2023 р. на електронну комерцію припадало понад 19% роздрібних продажів у всьому світі, а за прогнозами – до 2027 р. онлайн-сегмент становитиме близько чверті загального світового роздрібного продажу [53].

Негативна динаміка виявилася нерівномірною не лише за структурою морських перевезень, а й за географією: при загальному зниженні трафіку у 2020 р. на 3,9%, відвантаження з розвинених країн скоротилися на 4,4%, з країн, що розвиваються – на 3,6%, у тому числі з Азії – на 4,8%. Проте частка країн, що розвиваються, у морських вантажних перевезеннях залишалася

переважаючою: у 2021 р. вона склала 70% від обсягу вивантажених вантажів і 60% – відвантажених. У регіональній розбивці 52% обсягу міжнародних морських перевезень припало на Азію, 18% – на Америку та 15% – на Європу. На тлі падіння світової товарної торгівлі у 2020 р. та зниження відвантажень морським транспортом продовжувався процес нарощування чисельності та тоннажу морського флоту, що було пов'язано із завершенням виконання попередніх замовлень, зроблених у більш спокійний час. Морський торговельний флот у 2019 р. збільшився на 4,1% порівняно з показником 2018 р. та налічував 98 140 суден сукупним дедвейтом 2,06 млрд т. Це зростання було найвищим з 2014 р., хоча і нижчим за середньорічний рівень 2004 – 2012 років. Але вже до початку 2021 р. кількість флоту зросла на 3% до 99 800 од., а дедвейт – до 2,13 млрд т торгівлі. З першого кварталу 2006 р. до другого кварталу 2021 р. середній розмір торговельного судна збільшився на 155% до 23 963 TEU (в еквіваленті двадцятифутових контейнерів) [111, р. 95].

Особливо помітно зростав тоннаж контейнеровозів, які за своїми обсягами перевершили середні розміри суховантажів і практично зрівнялися з нафтоналивними танкерами [128]. На той час здавалося, що єдиним обмеженням подальшого зростання розмірів суден є можливості портів з обробки вантажів та ширина підхідних каналів [104]. У цей період також відзначалося укрупнення бізнесу шляхом злиття та поглинання та витіснення з ринку дрібних і середніх компаній. Кількість морських операторів у середньому на країну скоротилася з 18 у 2006 р. до 13 у 2021 р. [111, р. 95]. Ця підвищувальна тенденція розвитку суднобудування підживлювалася очікуваннями поживлення світової торгівлі внаслідок згасання пандемії та зниження напруження торговельної війни між США та Китаєм внаслідок підписання у січні 2020 р. двосторонньої угоди, згідно з якою КНР обіцяла збільшити закупівлі у Сполучених Штатах Америки на 200 млрд доларів [41]. Крім того, завершувалася угода щодо Brexit, що також дозволяло сподіватися на певну стабілізацію міжнародної торгівлі. Необхідно відзначити, що у цілому 2021 р. виправдав ці очікування.

Розглядаючи тенденції контейнеризації, також необхідно відзначити,

що негативний вплив на розвиток світової торгівлі та ринок морських вантажних перевезень вплинула так звана контейнерна криза, що викликала розрив багатьох глобальних ланцюгів постачання. У 2020 р. ціни на контейнери основних китайських виробників збільшились, як й орендні ставки суховантажних контейнерів, на 15 – 20% порівняно з четвертим кварталом 2019 р. У 2020 та 2021 рр. зростання цін продовжилося, особливо у напрямі Азія – Північна Америка [112].

Згідно з індексом Drewry, витрати на контейнери збільшились на 4,5% у 2020 р. на тлі їх зниження на 2% у 2019 р. та на 2,5% у 2018 р. після підйому у 2016 – 2017 рр. [52]. Брак контейнерів став істотною проблемою для морських перевезень у період пандемії, оскільки зменшення обсягів світової торгівлі у перші місяці пандемії порушило звичні контейнерні потоки. Зростання цін на контейнери було безпосередньо пов'язане з кризою портового господарства. Карантинні обмеження вплинули на роботу персоналу у портах і транспортних компаніях, призвели до уповільнення обробки вантажів, у тому числі митних процедур, затоварювання в одних портах і нестачі контейнерів і потужностей в інших. Кількість працюючого у портах персоналу зменшилася, а мита на продукти і вартість перевезень збільшились. Чартерні ставки у середині 2020 р. досягли свого мінімуму, а до квітня 2021 р. збільшились на 350% з 12 тис. дол. до 54 тис. дол. на день [120]. Внаслідок таких обмежень щодо морського транспорту основне «навантаження» прийшлося на наземний транспорт, що знизило пропускну спроможність наземних маршрутів. При цьому, частина покупок перейшла до онлайн-формату, і, відповідно, це збільшило тиск на наземні перевезення. А наземний транспорт не був готовий до таких навантажень, у зв'язку з чим якість перевезень значно погіршилася.

Пандемія також виявила наявність «вузьких місць» та обмежень наявної інфраструктури в окремих країнах та регіонах, у тому числі недостатню розвиненість портового господарства, його відставання від сучасних запитів ринку, неякісну взаємодію з іншими видами транспорту, наявність адміністративних бар'єрів тощо. За оцінками компанії Drewry, пропускну спроможність контейнерних портів впала в лютому 2020 р. на

20 пунктів до 108, на 15,6% у річному обчисленні. Це стало найбільшим падінням індексу за один місяць з моменту запуску цього індикатора у січні 2012 р. При цьому індекс портів Китаю знизився на 45 пунктів за один місяць. Збільшилися витрати на персонал (загалом за рік – на 6,2%), страхування – на 4,5%, при тому, що самі умови страхування були помітно посилені. Крім фактора коронавірусу, що вплинув на поточне становище на світовому ринку морських перевезень, слід ураховувати також глобальні тренди, під впливом яких останніми роками перебуває уся система міжнародних економічних відносин.

Насамперед це стало ефектом цифрової трансформації, що все ширше охоплює усі аспекти транспортної логістики. Нові технології відкрили можливості, що дозволили забезпечити більшу стійкість роботи транспорту, терміналів, портового та складського господарства, підвищити їхню продуктивність та ефективність. Особливо помітний вплив на характер розвитку морських перевезень надає впровадження цифрових платформ – маркетплейсів. Так, використання системи портової спільноти (Port Community System, PCS), яка є відкритою та нейтральною платформою електронної взаємодії інформаційних систем, що належать різним компаніям та організаціям [106], помітно підвищило ефективність портових послуг та роботу морських портів у цілому. Свої вантажні сервіси організує «Amazon» через «Prime Air», «Alibaba» у партнерстві з «COSCO» створила логістичну платформу для малих та середніх підприємств [95]. «Uber» та «Tencent» (власник «WeChat») розширюють логістичні та транспортні послуги через свої платформи [91].

Серед активно впроваджуваних технологій обліку у глобальному мореплавстві слід звернути особливу увагу на блокчейн. Для спільної роботи на основі цієї технології транспортно-логістичні компанії використовують цифрові блокчейн-платформи (далі – ЦБП), які мають значний потенціал для підвищення ефективності роботи транспортно-логістичних систем. ЦБП фіксують численні транзакції з вантажами, транспортними засобами та обладнанням, вносять відповідні відомості до супровідних, митних, страхових, платіжних та інших документів, а також надають актуальну

інформацію про стан технологічних процесів усім учасникам ланцюгів постачання – вантажовласникам, перевізникам, власникам інфраструктури, адміністративним та сервісним структурам [35].

Значна активізація впровадження цифрових технологій на морському транспорті пояснюється тим, що багато сегментів судноплавної галузі мають обмежену маржу, а цифровізація дозволяє підвищити конкурентну перевагу. Наприклад, компанія «СМА CGM Group», одна з найбільших у світі за обсягами морських перевезень, перевела свої послуги на цифрову платформу «Freightos», що дозволило клієнтам отримувати прямий доступ до інформації про ціни, маршрути, наявність провізних потужностей. Обслуговування вантажних перевезень на ключових торгових лініях функціонує у режимі пасажирських ліній, коли клієнти можуть забронювати потрібну послугу в режимі онлайн практично миттєво [45]. Як зазначалося вище, компанії «Maersk» та «IBM» створили спільну ЦБП «TradeLens» для проєктування логістичних ланцюгів. Ця платформа надає всім учасникам ланцюга можливість оперативно отримувати максимально повні відомості про стан справ із доставкою за умов дотримання високого рівня безпеки та конфіденційності даних. За оцінками експертів, використання «TradeLens» підвищує ефективність перевезень, забезпечує прозорість технологічних процесів, що полегшує ведення транспортної та фінансової документації [71]. За рахунок застосування ЦБП «Maersk» планує скоротити час транзиту в сегменті міжнародної торгівлі на 40%. До платформи приєдналося близько ста різних компаній, серед яких вантажовласники, експедитори, митні служби, митні брокери, логістичні компанії, а також понад 20 операторів найбільших портів і портових терміналів.

До пріоритетних напрямків застосування блокчейну для транспортної логістики належить створення галузевих ЦБП та переведення у цифровий формат транзакцій, які продовжують фіксуватися на паперових носіях. Наприклад, у морських перевезеннях зазвичай використовуються паперові коносаменти (Bill of Lading). За оцінками експертів, витрати на обробку документів та транзакцій досягають 20% від загальних витрат на транспортування. При цьому, переведення транспортної документації з

паперової форми в електронний вигляд для обміну цими документами в ЦБП може скоротити витрати на транспортування до 300\$ у перерахунку на один TEU [37].

За даними європейської компанії «CargoX», яка розробляє програмне забезпечення для транспортної галузі, найбільші витрати на обробку паперових коносаментів пов'язані з їх пересилкою від вантажовідправника до вантажоодержувача, оскільки кожен паперовий екземпляр документа відправляється кілька разів, як правило, експрес-поштою. Загальні витрати на перевезення одного коносаменту становлять близько 100\$. Крім того, використання паперових коносаментів призводить до затримок платежів за надані послуги, а втрата оригіналів документів створює серйозні проблеми для всіх учасників ланцюжка поставок [107].

Компанія «CargoX» розробила власний варіант цифрового коносаменту, який є різновидом розумного контракту, спроектованого на ЦБП «Ethereum». Розрахунки за надані послуги здійснюються в криптовалюті. Цифровий коносамент протестували під час перевезення контейнерів на маршруті Китай – Словенія. Використання коносаменту «CargoX» скоротило тривалість обробки транзакцій (від моменту видачі вантажу одержувачу до моменту зарахування платежів за надані послуги) з 10 днів до декількох хвилин.

Підсумовуючи, необхідно зазначити, що глобалізований морський транспорт та міжнародні морські перевезення, як і вся система міжнародних економічних відносин, перебувають у кризовому стані. Зазначені фактори невизначеності зберігають своє значення і, вірогідно, зберігатимуть його до завершення української та близькосхідної кризи. Значним компонентом зниження ризиків є подальше поглиблення цифровізації як у сфері морських перевезень, й в інших сферах економічного та соціального життя. Зокрема, це стосується подальшої роботизації усіх процесів та служб, яка зможе допомогти вирішити питання нестачі кадрів, знизити собівартість робіт, підвищити їхню якість та ефективність. Використання штучного інтелекту знижує час оформлення вантажів, проходження митних та інших адміністративних формальностей, скорочує витрати, дозволяє забезпечити

моніторинг виконання робіт. Хмарні технології, розподілені реєстри, супутникове стеження допомагають в організації навігації, підвищують безпеку тощо. У результаті послуги морського судноплавства стануть клієнтоорієнтованішими, що дозволить судновласникам та операторам скоротити втрати. У зв'язку з процесами декарбонізації морського сектора, який може стати мейнстримом розвитку галузі, триватиме процес екологізації транспорту, у тому числі за допомогою впровадження інноваційних фінансових інститутів та механізмів, які дозволять подолати та зменшити вплив різноманітних ризиків. При цьому для найменш розвинених країн та малих острівних держав має бути передбачена цілеспрямована адресна допомога, у тому числі грантове фінансування переоснащення флоту та модернізації портового господарства. Щодо геополітичних чинників, впливу на міжнародну торгівлю та світовий морський транспорт, то тут світ залишається в умовах повної невизначеності. Нині глобальна транспортна система постала перед загрозою перебудови. Ланцюги постачання, вірогідно, ніколи не повернуть традиційних рис. Компанії більше не можуть відокремлювати свій бізнес від геополітики, а непорозуміння та розбіжності у поглядах світових лідерів іноді стоять вище за торгівлю та економічні вигоди.

2.2. Морські «зелені» коридори у системі публічного адміністрування судноплавства та портової діяльності

Однією з важливих тенденцій сучасної морської та портової діяльності є посилення екологічних вимог до обсягів викидів шкідливих речовин та парникових газів в атмосферне повітря. Судноплавна галузь є джерелом щорічних викидів на рівні близько 1 млрд тонн вуглекислого газу. За нинішніх темпів морської торгівлі прогнозується її зростання до 2050 року у 2,3 рази порівняно із сьогоdnішнім обсягом. Незважаючи на те, що судноплавство не включено до Паризької угоди щодо клімату 2015 року [3], члени Міжнародної морської організації ухвалили у квітні 2018 року

Початкову стратегію зі скорочення викидів парникових газів, згідно з якою галузь до 2050 року повинна скоротити свій загальний річний обсяг викидів щонайменше на 50% від рівня 2008 р. [26], що приведе обсяг викидів від судноплавства у відповідність до умов Паризької угоди.

На Саміті ООН з клімату (вересень 2019 р., Нью-Йорк) було створено коаліцію «Getting to Zero» – партнерство між «Global Maritime Forum», асоціацією «Friends of Ocean Action» та Всесвітнім економічним форумом. Коаліція поставила перед собою амбітну мету – впровадити в експлуатацію на глибоководних торговельних маршрутах комерційно ефективні судна з нульовими викидами до 2030 року. Згідно з підрахунками, сукупний обсяг інвестицій, необхідних для досягнення мети скорочення викидів удвічі на період з 2030 по 2050 р., становитиме 1 – 1,4 трлн доларів, або у середньому 50 – 70 млрд доларів на рік [42].

У 2023 р. вісімдесята сесія Комітету з охорони морського середовища Міжнародної морської організації прийняла переглянута Стратегію щодо викидів парникових газів [77]. Переглянута Стратегія спрямована на значне скорочення викидів парникових газів від міжнародного судноплавства. Нові цілі включають скорочення викидів на 20% до 2030 р., на 70% до 2040 р. (порівняно з рівнями 2008 р.), а також кінцеву мету досягнення нульових викидів до 2050 року. Очікується, що нові правила набудуть чинності приблизно у середині 2027 р. Стратегія щодо викидів парникових газів тепер також розглядає викиди парникових газів від судноплавства упродовж життєвого циклу із загальною метою скорочення викидів парникових газів у межах енергетичної системи міжнародного судноплавства та запобігання переміщенню викидів до інших секторів. Для гарантування досягнення судноплавством цих амбітних цілей, Міжнародна морська організація вирішила запровадити набір заходів, що складається з двох частин: по-перше, технічний елемент, який буде стандартом судового палива, та регулюватиме поетапне зниження інтенсивності викидів парникових газів судового палива; по-друге, економічний елемент, який буде певною формою механізму ціноутворення на морські викиди парникових газів, потенційно безпосередньо пов'язаного з механізмом їх інтенсивності.

Розробка заходів триватиме у Міжнародній морській організації і, відповідно до узгодженого графіку, їх буде схвалено у 2025 р., а набуття чинності відбудеться приблизно у середині 2027 року. Таким чином, лише ця стратегія матиме вплив на залучення інвестицій приватного сектора до другої половини триваючого десятиліття. Якщо будь-які інвестиційні рішення будуть прийняті до цього часу, урядам і промисловості доведеться об'єднатися для прийняття на себе ризиків та максимізувати переваги, пов'язані з раннім переходом. Крім того, залишається невизначеність щодо дизайну відповідних рішень Міжнародної морської організації щодо ефективнішого енергетичного переходу, а також щодо того, як найкращим чином має бути організовано державну підтримку, оскільки саме зміни у політиці та адмініструванні у сферах енергетики, клімату та судноплавства можуть надати імпульсу для реалізації можливостей багатьох інноваційних рішень [126]. Цей процес є складним і дорогим для судновласників, на його шляху існує багато комерційних ризиків. Очевидно, що дотримання екологічних стандартів призведе до зростання собівартості перевезень. У складному становищі можуть опинитися найменш розвинені країни та малі острівні держави.

Незадоволення повільним прийняттям рішень Міжнародною морською організацією у сфері декарбонізації зумовило ініціювання та запровадження окремими країнами нового інструменту для протидії глобальному потеплінню та викидам парникових газів від судноплавства та портової галузі через встановлення «зелених» коридорів, що спрямовані на прискорення використання палива з нульовим рівнем викидів на судах, що подорожують між великими транспортними вузлами, і встановлення необхідного регулювання, інфраструктури та технологій. Їх запровадження передбачається на деяких із найбільш завантажених морських маршрутів у світі для допомоги містам та портам скорочувати викиди від глобального судноплавства, покращувати якість повітря для прибережних населених пунктів.

На практиці, за рішенням урядів чи інших уповноважених адмініструючих суб'єктів, створюється особлива економічна зона – цільова

територія, де виробництво палива та портова інфраструктура можуть бути побудовані надшвидко та з найбільшою ефективністю, а також де можна запровадити відповідні процедури та правила безпеки. Угоди між країнами та портами дозволяють урядам надавати цільову підтримку галузі, яку адмініструє Міжнародна морська організація. «Зелені» коридори надають країнам можливостей визначати, які рішення з декарбонізації можна масштабувати, вони є певним «стендом» доказової бази для того, щоб показати політикам та керівництву країн, яких заходів можна вжити для зменшення тиску на довкілля [36].

«Зелений» судноплавний коридор – це судноплавний маршрут, на якому працюють судна з нульовим викидом вуглецю та інші програми скорочення викидів, а скорочення викидів вимірюється та забезпечується за допомогою державних та приватних дій та політик. «Зелені» судноплавні коридори дозволяють містам і портам втілювати кліматичні рішення у дії шляхом:

- створення спеціальних морських економічних зон для підтримки сприятливої екосистеми для впровадження нових технологій, чистого палива та інноваційних бізнес-моделей, ґрунтуючись на існуючих моделях, що довели свою ефективність (до їх кола належить Програма зон з нульовим рівнем викидів, яка працює з містами та партнерами, що прагнуть змінити міську мобільність, перетворивши більшу частину свого міста на територію з нульовим рівнем викидів [137]);

- боротьби зі зростаючим впливом на довкілля за допомогою скорочення викидів парникових газів та одночасного поліпшенні якості повітря;

- стимулювання міст і портів до співробітництва та розвитку важливих партнерських відносин між державним та приватним секторами із судноплавною галуззю [66].

Організаційно-правовим базисом створення таких морських коридорів стала підписана дев'ятнадцятьма провідними країнами світу у 2021 р. Клайдебанкська декларація про створення та підтримку «зелених» судноплавних коридорів між великими портовими вузлами, де емісія

парникових газів буде нульовою [4]. «Зелені» морські коридори передбачатимуть створення екосистеми з нульовим рівнем викидів вуглекислого газу, включаючи як наземну інфраструктуру, так і судна. Першими учасниками Декларації стали Австралія, Бельгія, Канада, Чилі, Коста-Ріка, Данія, Фіджі, Фінляндія, Франція, Німеччина, Ірландія, Японія, Маршаллові Острови, Нідерланди, Нова Зеландія, Норвегія, Швеція, Британія та США. «Нашою колективною метою є підтримка створення принаймні шести «зелених» коридорів до середини цього десятиліття, прагнення розширити масштаби діяльності наступними роками, зокрема, підтримуючи створення більшої кількості маршрутів, більш довгих маршрутів та/або маючи більше суден на встановлених маршрутах. Ми прагнемо того, щоб до 2030 року діяло набагато більше коридорів. Ми оцінимо ці цілі до середини цього десятиліття», – заявили підписанти Декларації. Для досягнення цих цілей учасники конференції зобов'язалися:

- сприяти налагодженню партнерства за участю портів, операторів та інших учасників ланцюга створення вартості для прискорення декарбонізації судноплавного сектору та його постачання паливом за допомогою проєктів екологічних морських коридорів;

- визначити та дослідити дії щодо усунення перешкод для формування «зелених» коридорів, що може охоплювати, наприклад, нормативну базу, стимули, обмін інформацією чи модернізацію інфраструктури;

- розглянути можливість включення положень щодо «зелених» коридорів у розробку або перегляд національних планів дій; а також

- працювати над тим, щоб при створенні «зелених» судноплавних коридорів ширше враховувалися вплив на навколишнє середовище та сталість.

У серії паралельних прийняттю Декларації подій кілька країн, зокрема Сполучені Штати Америки, Австралія, Німеччина та Японія, оголосили про заходи для підтримки економіки, що базується на водні, тоді як Європейський Союз очолив регіональні дії щодо декарбонізації міжнародного судноплавства шляхом прийняття Морської ініціативи «FuelEU» та включення судноплавства до Системи торгівлі викидами (EU

ETS) [109]. Ці зусилля розглядаються як потенційні механізми стимулювання зелених коридорів для судноплавства.

«Зелені» судноплавні коридори будуть створені таким чином, щоб дві або більше сторони, які підписали Декларацію, ідентифікували та зробили відповідні кроки із зацікавленими портами, операторами та іншими учасниками ланцюга створення вартості для декарбонізації конкретного загального морського маршруту. Створюючи морські коридори з нульовим рівнем викидів, основні торговельні партнери можуть стимулювати інвестиції, необхідні для створення джерел чистої енергії та інфраструктури з нульовим рівнем викидів у портах. Підхід, що передбачає створення таких морських коридорів, дозволяє урядам спочатку стимулювати і, зрештою, вимагати, щоб лише судна з нульовим рівнем викидів могли здійснювати переходи, наприклад, з Шанхаю до Лос-Анджелеса або з Роттердама до Нью-Йорка. На першому етапі розглядаються три коридори: маршрут перевезення залізної руди Австралія – Японія, контейнерний маршрут Азія – Європа та маршрут автобусів Корея – Японія – США [126].

При цьому, впровадження «зелених» коридорів стикається з низкою викликів. Однією з головних проблем є те, що паливо з нульовими викидами на теперішній час є неконкурентоспроможним. Відповідно до аналізу Університетської морської консультативної служби, яка співпрацює з Енергетичним інститутом Університетського коледжу Лондона, на теперішній час стимул переходити на нове паливо та будувати судна з нульовими викидами відсутній [44]. Клайдебанкська декларація намагається створити ці стимули, але їх недостатньо, вони допомагають створити лише імпульс для політики та органів управління, які здатні втілити принципи Декларації у життя, адже метою «зелених» коридорів є стимулювання використання палива з нульовим рівнем викидів шляхом запровадження механізмів ціноутворення, що може спочатку отримати прояв у формі субсидій, таких як «зелені» тарифи, а згодом – через ціноутворення на вуглець.

Двома видами палива, на яких працюватимуть судна, задіяні на «зелених» коридорах, є метанол і «зелений» аміак, які вважаються

безвуглецевими за умов вироблення з відновлюваних джерел. Вартість будівництва нових суден і переобладнання існуючих для роботи на метанолі є значно нижчою, ніж для альтернативного палива з нульовим вмістом вуглецю. Аміак, який є сполукою азоту та водню, не містить вуглецю, тому не виділяє CO₂, коли його використовують для палива двигуна внутрішнього згоряння. Судна з нульовими викидами також вимагатимуть значної кількості нової інфраструктури для виробництва та зберігання палива, а також для заправки суден у портах. Крім того, виробництво екологічно чистого палива має збільшуватися. На теперішній час щорічно виробляється менше 0,2 млн тонн відновлюваного метанолу, а виробництво аміаку значною мірою залежить від викопного палива. Як метанол, так і аміак отримують з водню, тому країнам потрібно буде інвестувати в електролізери та потужності відновлюваної енергії, головним чином вітру та сонця, для виробництва цих видів палива, а також акумулятори та потужності для зберігання водню. Більшу частину цього устаткування доведеться будувати у портах-учасниках або поблизу них, оскільки транспортування водню є дорогим [80].

Слід зауважити, що Китай, будучи найбільшим у світі суднобудівником і країною з найбільшим судноплавним флотом, не підписав Клайдбанкську декларацію, обґрунтувавши свою позицію тим, що плани скорочення викидів від судноплавства мають прийматися у рамках Міжнародної морської організації, а не Рамкової конвенції ООН про зміну клімату. Але, незважаючи на те, що Китай не приєднався до Декларації, він бере участь у функціонуванні першого «зеленого» коридору: у січні 2022 року порти Лос-Анджелеса та Шанхаю домовилися працювати над розробкою плану маршруту з нульовими викидами до кінця 2022 року [36].

Після запуску ініціативи Шанхайська транспортна комісія, Адміністрація порту Лос-Анджелеса та Альянс міського кліматичного лідерства (C40), як головні ініціатори, співпрацювали з усіма учасниками для активного планування та розробки плану реалізації «зеленого» судноплавного коридору. Після майже року зусиль усі сторони досягли згоди щодо змісту плану впровадження. Починаючи з 2025 р., судноплавні

партнери будуть розміщувати судна з повним життєвим циклом з низьким вмістом вуглецю або з нульовими викидами вуглецю на «Зеленому судноплавному коридорі порт Шанхай – порт Лос-Анджелес», відповідно до плану дій з впровадження, розробленого адміністраціями портів двох міст, розташованих на узбережжі Тихого океану [118].

Крім того, до 2030 р. у цьому коридорі буде продемонстровано можливість будівництва першого у світі контейнеровоза (або флоту) повного життєвого циклу з нульовими викидами вуглецю. Відповідно до плану, партнери вживатимуть заходів для зменшення викидів вуглекислого газу від роботи портів. Судновласники у рамках партнерства встановлять цілі щодо домовленості з перевізниками про використання послуг судноплавства з нульовим викидом вуглецю упродовж усього життєвого циклу суден. Під час цього процесу відповідні сторони будуть відстежувати та повідомляти про викиди вуглецю, оцінювати прогрес у декарбонізації та прагнути просувати цей транстихоокеанський «зелений» коридор як модель глобальної співпраці в екологічному, низьковуглецевому та сталому розвитку судноплавної галузі [119].

Таким чином, «Зелений судноплавний коридор порт Шанхай – порт Лос-Анджелес» є першим у світі транстихоокеанським екологічним та дружнім до природи судноплавним коридором. Відповідно до рамок скорочення викидів, встановлених Міжнародною морською організацією, організації-учасники демонструватимуть передову логістичну технологію, застосування технології декарбонізації та найкращі практики адміністрування шляхом добровільної співпраці у коридорі, поступово досягаючи декарбонізації у судноплаванні та портовій діяльності. На наступному етапі «Shanghai International Port Group» досліджуватиме та намагатиметься інвестувати та будувати різноманітні системи заправки та постачання чистого палива для суден, розробляти та впроваджувати заходи стимулювання, заохочувати судна використовувати чисте паливо в «зеленому» судноплавному коридорі, та приймати більш комплексні заходи для постійного скорочення викидів вуглецю від портових операцій [118].

Транстихоокеанський коридор, як відомо, є найбільш завантаженим вантажним маршрутом у світі. У 2020 р. судна перевезли через Тихий океан 31,2 мільйона 20-футових одиничних контейнерів – 21% від загальної кількості у світі. Цей коридор має потужний потенціал першопрохідця у формуванні «зелених» судноплавних коридорів, оскільки він здійснює лінійну торгівлю з транспортуванням товарів та сировини за фіксованим маршрутом і регулярним графіком. Інші ініціативи також розглядаються: у робочому документі Міжнародної ради з чистого транспорту (International Council on Clean Transportation, ICCT) проаналізовано технічну здійсненність контейнерного коридору з нульовими викидами, який працює на водневих паливних елементах між Шеньчженем і Лонг-Біч, аналогічним, але довшим маршрутом, ніж Лос-Анджелес – Шанхай. Було дійдено до висновку, що 99% досліджених рейсів – усіх тих, які проходили за цим маршрутом у 2015 році – могли працювати на водні, лише з незначними змінами в обсягах палива чи роботі [36]. Необхідно також зауважити, що однією з особливо важливих змін, які мають супроводжувати судноплавство «зеленими» коридорами, є необхідність для портів визначати пункти заправки на шляху, оскільки альтернативні види палива не мають такого широкого асортименту, як викопне паливо. Зокрема, для маршруту Шеньчжень – Лонг-Біч це можуть бути Алеутські острови біля узбережжя Аляски як природна половина шляху для дозаправки.

Таким чином, концепція «зелених» коридорів є ще досить молодого, але роботи над визначенням і просуванням інших потенційних маршрутів триває. Відповідно до звіту «Наступна хвиля: зелені коридори» [131], опублікованому Глобальним морським і Всесвітнім економічним форумами, вони включають залізничний коридор Австралія – Японія та контейнерний коридор Азія – Європа. Австралійсько-японський коридор є одним із найбільших шляхів торгівлі сухими вантажами: між країнами щороку експортується 65 мільйонів тонн залізної руди. Австралія інвестує значні кошти у водень і оголосила про плани побудувати 29 гігават електrolізерів до 2030 року, більшість з яких розташовано поблизу великих портів. Коридор «Азія – Європа» є одним із найбільших судноплавних шляхів у світі

та наразі несе відповідальність за генерацію більшої кількості викидів, ніж будь-який інший торговельний шлях. Відповідно до звіту, він має кілька потенційних портів для заправки паливом у різних регіонах, що робить його придатним для того, щоб стати «зеленим» коридором із заявленою потужністю водневого електролізера понад 60 гігават до 2030 року. На теперішній час значна кількість вантажовласників і компаній прагнуть скоротити свої викиди на маршруті, що є корисним для ефективного функціонування «зеленого» коридору.

Було підраховано, що частка палива з нульовим рівнем викидів потрібна для того, щоб сектор увійшов у фазу швидкого розповсюдження альтернативних видів палива приблизно до 2030 року. «Зелені» транспортні коридори є ключовими механізмами для досягнення цієї мети та ключовими факторами фази розпочатого переходу. Завдяки «зеленим» коридорам, технології, пов'язані з декарбонізацією судноплавства – паливо, судна та інфраструктура – випробовуються та скоординовано розгортаються, генеруючи знання, необхідні для розблокування енергетичного переходу решти сектору. Скоординоване розгортання, за якого різні частини розширеного ланцюга створення вартості погоджуються узгодити свої інвестиційні плани навколо набору рішень, допомагає зменшити ризики, пов'язані з раннім переходом. На теперішній час робота «зелених» коридорів пов'язана з ризиками та витратами для залучених сторін. Для того, щоб переконатися, що ці витрати не є непомірно високими, а швидкість і масштаб дій є достатніми, пропонується встановити «зелені» коридори лише на окремих маршрутах із високим ступенем здійсненості, звідки вони згодом будуть розширені, і що учасники як приватного, так і державного сектору на цих маршрутах повинні мобілізувати ресурси для їх успішної реалізації [115].

«Зелені» коридори та пов'язані з ними національні та регіональні системи публічного адміністрування з часом припинять своє існування. Це станеться коли технології та бізнес-моделі, на випробування яких їх спрямовано, стануть достатньо зрілими та створять гармонізовану глобальну політику та систему управління. Однак перш ніж це станеться, урядам і промисловості необхідно вжити значних зусиль для просування цих

ініціатив. Країни можуть обрати підтримку «зелених» коридорів з різних причин, і розуміння того, як головна мета цієї ініціативи може підтримувати ширші національні цілі, є ключовим для визначення успішної стратегії політики. «Зелені» коридори можуть сприяти підтримці країн та їх об'єднань у таких сферах:

- лідерство у морському судноплаванні, де «зелені» коридори розглядаються як спосіб модернізації сектору судноплавства країни та забезпечення безпеки, перспективності або зміцнення позицій країни як морської держави;

- енергетичне лідерство, коли «зелені» коридори представляють собою механізм раннього створення попиту на паливо з нульовими викидами, таким чином забезпечуючи позицію країни на майбутніх енергетичних ринках;

- кліматичне лідерство, у якому «зелені» коридори сприяють ширшому порядку денному щодо декарбонізації та глобальному кліматичному руху за рахунок раннього скорочення викидів у ланцюжку постачання для багатьох секторів;

- загальне лідерство в інноваціях і технологіях, коли «зелені» коридори відкривають новий ринок для інновацій, таким чином забезпечуючи позицію країни у глобальній економіці знань;

- зміцнення торговельних партнерств, де «зелені» коридори представляють собою механізм для створення міцніших зв'язків ланцюга створення вартості та вигідних умов для торгівлі уздовж важливих маршрутів, таким чином забезпечуючи стратегічно важливі торговельні потоки [126].

Фактори, що зумовлюють залучення країн до функціонування «зелених» коридорів, визначатимуть, які сфери політики та управлінські інструменти можна реально використовувати, оскільки вони часто зустрічаються за межами традиційної політики та управління (адміністрування) судноплавства. Крім того, розуміння профілів (спрямованості розвитку, наявності можливостей, ресурсів тощо) країн на обох кінцях коридору може допомогти визначити, як політична підтримка може бути розподілена між урядами-учасниками.

На наше переконання, підходи до підтримки «зелених» коридорів через національну політику та адмініструючи (управлінські) заходи розподіляються на дві різні, але взаємопов'язані категорії, пов'язані зі стадіями розвитку. У міру того, як «зелені» коридори стають зрілими та наближаються до реалізації, політиці та системі управління необхідно змінити часто випадкові підходи для заохочення створення нових ініціатив до більш систематичних зусиль для забезпечення розгортання у таких коридорах. На ранніх етапах мета національного адміністрування полягає у тому, щоб заохочувати створення портфелів індустріальних або урядових ініціатив уздовж перспективних маршрутів, максимізуючи потенційні екологічні вигоди та шанси на успіх для майбутніх коридорів. З просуванням процесу планування, економічні фактори стають більш актуальними, і характер необхідного управлінського втручання змінюється. На цьому етапі приймаються інвестиційні рішення, і розрив у вартості між менш розвиненими, а отже, більш дорогими рішеннями з нульовим рівнем викидів і їх традиційними аналогами стає основною перешкодою для інвестування. Метою управління на цьому етапі є забезпечення достатніх механізмів зниження ризиків для розблокування фінансування приватного сектора та усунення будь-яких адміністративних перешкод для впровадження необхідних технологій.

Через значний проміжок часу між прийняттям інвестиційних рішень і початком роботи суден у коридорах, а також бункеруванням палива, будь-яка політика, спрямована на усунення розриву у витратах і зниження ризику інвестицій, повинна бути узгоджена набагато раніше ніж початок роботи таких суден та супутньої інфраструктури. Тому структурований діалог між зацікавленими сторонами «зеленого» коридору та особами, які розробляють політику та управлінські практики, є необхідним упродовж розвитку цієї ініціативи. Крім того, можна очікувати, що необхідні адміністративні зусилля посиляться з налагодженням роботи «зелених» коридорів. З огляду на те, що більше половини існуючих коридорів ініційовано зацікавленими сторонами галузі, було продемонстровано, що ініціювання та ранні етапи

планування можуть відбуватися також без залучення урядів та інших керуючих суб'єктів. Проте характер викликів на етапі реалізації прийнятих рішень робить успіх «зеленого» коридору малоймовірним без дієвих управлінських дій та втручання керуючих акторів. Тим не менш, те, який механізм співпраці будуть обрані адмініструючими суб'єктами на ранніх етапах, матиме наслідки для формування наборів інструментів і механізмів, доступних їм у майбутньому. Наприклад, встановлення коридору вздовж маршруту зі сприятливими умовами для виробництва палива може зменшити потребу у фінансовій допомозі, необхідній для забезпечення розгортання судноплавства ним [64].

Підходи урядів до стимулювання закріпленого в Клайдбанкській декларації створення «зелених» коридорів значно відрізнялися один від одного. Головною відмінністю є ступінь державного впливу на портфель рішень щодо розташування майбутніх коридорів. Уряди, що сприйняли підхід м'якого управління, дозволили галузі самостійно визначати масштаби та географію розміщення ініціатив. Це дозволило урядам зосередитися, переважно, на наданні інформації, сприянні діалогу для стимулювання інтересу серед зацікавлених сторін і підвищенні видимості галузевих ініціатив. Сприймаючи жорсткіший підхід, уряди відігравали більш активну роль у визначенні та географічному розміщенні майбутніх коридорів, або через двостороннє партнерство з іншими країнами, або шляхом проведення чи замовлення оцінки для визначення потенційних коридорів. Крім того, наявні підходи так званої середньої спрямованості, за яких індустріальні ініціативи мають пройти урядову експертизу для отримання підтримки. Урядами було задіяно набори інструментів одночасно, і упродовж перших двох років впровадження ініціативи багато з них адаптували свій підхід на основі розвитку активності зацікавлених сторін і мінливих потреб галузі. Надання загальної інформації було спрямоване на вирішення проблеми обмеженою поінформованості галузі з цією концепцією. Цей інструмент був особливо важливим у перші місяці після початку реалізації Декларації, коли

низький рівень розуміння концепції «зелених» коридорів був основною перешкодою для розвитку галузі. Хоча багато з цих зусиль не були публічно оголошені, одним із прикладів стала Рамкова програма «зелених» коридорів США [67], яка запровадила відповідні визначення та етапи процесу для впровадження таких коридорів. Попередня оцінка «зелених» транспортних коридорів Канади [38] є ще одним прикладом інформування національних зацікавлених сторін, зокрема портів, про потенційну цінність такої ініціативи.

Крім того, до інструментів, що можуть бути застосовані органами публічного (державного) адміністрування для сприяння формуванню та функціонуванню «зелених» коридорів, належать такі:

- сприяння фаховим обговоренням і пошуку контактів для співпраці зацікавлених сторін через створення платформ для галузевого діалогу;
- надання фінансування для техніко-економічного обґрунтування, що дозволяє забезпечити більш високий рівень урядового управління через визначення критеріїв для отримання підтримки проєктами; національні інноваційні програми для судноплавства, схеми мобільності та енергетики є найкращими рішеннями для такого фінансування. Яскравим прикладом такої співпраці є «UK Clean Maritime Demonstration Competition» (CMDC) [43], що профінансував три міжнародні техніко-економічні дослідження «зеленого» коридору. Останній раунд фінансування CMDC зосереджений на демонстрації судових та інфраструктурних рішень у робочих умовах і охоплює конкретні положення щодо внутрішніх екологічних коридорів судноплавства. Слід зазначити, що приватний сектор часто готовий самостійно фінансувати техніко-економічне обґрунтування, особливо для коридорів, які представляють значні можливості для розвитку бізнесу;
- інструментом, який допомагає урядам звузити безліч можливостей «зеленого» коридору до кількох перспективних варіантів, є ініціювання або замовлення оцінок на рівні країни. Ці оцінки призводять до створення консорціумів, але також можуть прагнути поінформувати сектор про

найкращі варіанти. Одним із прикладів такого підходу є Чилійська мережа «зелених» коридорів, яка є результатом співпраці між чилійським урядом і Центром «Mærsk Mc-Kinney Møller for Zero Carbon Shipping» [40]. Іншим прикладом є співпраця між «DNV» (класифікаційним товариством та незалежним експертом у сфері забезпечення і управління ризиками, утвореним у 2013 р. у результаті злиття Det Norske Veritas і Germanischer Lloyd) і Радою міністрів Північних країн, у рамках якої було визначено шість внутрішньоскандинавських маршрутів [132];

– підписання двосторонніх угод та меморандумів про взаєморозуміння для створення «зелених» коридорів. Кілька таких угод було оголошено на COP27 у Єгипті в рамках «Green Shipping Challenge». Деякі з них розвинулися до технічної співпраці. Наприклад, Сполучені Штати Америки та Сполучене Королівство опублікували запити на інформацію для визначення проблем, пов'язаних з розвитком «зеленого» коридору між двома країнами [65]. Парасолькові угоди, подібні до цих, потенційно можуть створити основу для майбутніх політичних та управлінських дій і платформу для двостороннього політичного діалогу.

Необхідно відзначити, що хоча для підтримки ініціативи «зелених» коридорів на ранній стадії можна застосувати кілька інструментів, загальну стратегію можуть скеровувати наступні базисні засади:

– країни можуть використовувати наявні знання для більш ефективних політичних та управлінських дій (це можуть бути дані для оцінки потенційних партнерств для розвитку міжнародних «зелених» коридорів та майбутній інструмент пріоритезації коридорів, що розроблені Університетською морською консультативною службою (University Maritime Advisory Services, UMAS), а також кілька методологій попереднього техніко-економічного обґрунтування, що певною мірою прагнуть збалансувати вплив потенційних коридорів на доцільність їх виконання) [92];

– країни можуть спиратися на існуючі структури (інноваційні програми та платформи для публічно-приватного діалогу, наскільки це є можливим для мінімізації витрат та максимізації швидкості підтримки);

– оскільки більшість екологічних коридорів із високим ступенем впливу на атмосферу є міжнародними, країни можуть розглянути питання про залучення зацікавлених сторін за межами своєї юрисдикції, або через партнерство з іншими країнами, або через розширення підтримки проєктів за участю міжнародних зацікавлених сторін;

– країни можуть прагнути стимулювати співпрацю між ланцюжками створення вартості та розширити охоплення зацікавлених сторін за межами традиційного морського сектору [126].

На додаток до національної та регіональної політики, для скорочення розриву у витратах можуть, а у багатьох випадках і мають бути застосовані такі механізми: добровільна участь у ланцюгу створення вартості, наприклад, через: «зелені» премії (вантажовласники), операційну ефективність (судноплавні компанії), зниження портових зборів та інші стимули зі сторони порту (порти), міжнародні політичні заходи, приватне фінансування, включаючи позики, пов'язані з життєздатністю. Ці заходи певною мірою є взаємодоповнюючими. У зв'язку з цим, національна політика стає очевидним доповненням до дій у ланцюжку вартості для усунення розриву у витратах.

Слід зауважити, що країни часто мають достатні стимули для підтримки впровадження та функціонування «зелених» коридорів, фінансові та адміністративні засоби для сприяння подоланню розриву у витратах, а також гнучкість для забезпечення своєчасності. Найбільш ефективним варіантом дій для урядів зі сприяння скороченню розриву у витратах – це субсидії, тоді як альтернативні підходи передбачають перенесення витрат на галузь шляхом поєднання економічних та адміністративних заходів. Незалежно від того, який варіант буде обрано, його слід розглядати як місток до майбутнього міжнародного режиму «зеленого» судноплавства [60].

Пряме субсидування міжнародних перевезень через внутрішні бюджети є відносно новою концепцією, і тому може виявитися складним з погляду формування відповідної політики та створення набору адміністративних механізмів. Політична доцільність прямих субсидій залежатиме від того, наскільки добре «зелені» коридори узгоджуються з

ширшими національними цілями, і від того, наскільки добре ці стратегічні переваги враховуються та доносяться до управлінської системи. Схема субсидій може бути спрямована на виробництво палива (сторона пропозиції, виробництво палива та похідних з метою його продажу) або стимулювати використання цих видів палива серед певних категорій споживачів (сторона попиту). Ці споживачі часто зустрічаються в таких енергоємних секторах, які важко зменшити: судноплавство, де перехід на нове джерело енергії пов'язаний зі значними додатковими витратами, включаючи капітальні витрати, і змінами у способах роботи компаній.

Субсидії зі сторони попиту можуть бути спрямовані на один або декілька секторів. Вони також часто охоплюють численні рішення для переходу сектору(ів), такі як змішане паливо, короткострокові варіанти або заходи підвищення ефективності. Субсидії на стороні пропозиції можуть визначати прийнятні кінцеві використання у своєму масштабі або навіть призначати частину фінансування для конкретних секторів попиту.

Закон США про зниження інфляції [78] є прикладом субсидіювання на стороні пропозиції, спрямованої, серед іншого, на вітчизняних виробників чистого водню. «Пакет справедливого переходу» Нової Зеландії [81] є прикладом субсидіювання зі сторони попиту, яка забезпечує стимули для кількох галузей промисловості, включаючи виробників добрив і великих транспортних операторів, прийняти екологічні водневі рішення. Німецька програма фінансування «Carbon Contracts for Difference» [39] – це ширша схема зі сторони попиту, яка заохочує декілька енергоємних галузей (сталеливарної, цементної, паперової та скляної) до переходу на екологічно чистий водень і відновлювану електроенергію. Нещодавно оголошена норвезька програма «Аміак на судах» [102; 103] – це субсидія зі сторони попиту на судноплавство, що створює стимул для впровадження палива на основі водню шляхом зниження вартості суден з нульовим рівнем викидів.

Конкурентний (аукціон, подвійний аукціон, конкурентні торги) або адміністративний процес для визначення рівня підтримки можна застосовувати до усіх схем субсидій. Наприклад, фіксована премія водневого

банку ЄС встановлюється на аукціоні [57], тоді як рівні підтримки в рамках податкової пільги на виробництво у США встановлюються адміністративно на основі рівнів інтенсивності викидів [125]. Німецька схема подвійного аукціону «H2Global» [70] є прикладом конкурентної субсидії за фіксованою ціною (модель маркет-мейкера). Очікується, що британська схема CfD-угоди про низький рівень викидів вуглецю перейде до визначення ціни на основі конкурентоспроможності приблизно у 2025 році [48].

Економічна ефективність, як правило, є головною рушійною силою запровадження конкурентоспроможних схем. Передбачається, що аукціони сприятимуть зусиллям учасників торгів щодо скорочення витрат, таким чином зменшуючи граничні витрати для уряду. Проте оскільки дрібні суб'єкти часто не можуть конкурувати з усталеними виробничими потужностями, цей механізм може фактично виключити їх з інноваційного процесу та потенційно спричинити негативний вплив на розвиток технологій на ранніх стадіях. З огляду на те, що «зелені» коридори зазвичай створюються на маршрутах зі сприятливими умовами, можна розглядати як конкурентні, так і адміністративні процеси, якщо судноплавство прямо чи опосередковано не конкурує з іншими секторами відвантаження за підтримку.

Субсидії зі сторони постачання можуть бути спрямовані як на вітчизняних, так і на міжнародних виробників, а обсяг зазвичай визначається загальною енергетичною стратегією уряду та ступенем пріоритетності самозабезпечення. Субсидії зі сторони пропозиції можуть включати або виключати споживання на експорт зі списку відповідних покупців або запроваджувати підціль виробництва для цілей внутрішнього споживання. Субсидії зі сторони попиту зазвичай спрямовані на внутрішнє споживання. У випадку капітальних витрат на судноплавство та субсидій на дослідження і розробки доступ до фінансування часто обмежується такими факторами, як час, проведений у водах країни, кількість заходжень до порту у певній країні або країна реєстрації судна. Для «зелених» коридорів це означає, що право на отримання субсидії у кінцевому підсумку може залежати від обраного місця виробництва палива та/або бункерування і прапора судна. На ранніх етапах

розвитку сторони, залучені до роботи у коридорах можуть узгодити або скоригувати ці рішення на основі політичних, управлінських рішень та перспектив підтримки. Приклад Нової Зеландії демонструє, що існуючі субсидії зі сторони попиту, які переважно спрямовані на обрані галузі важкої промисловості, у принципі можуть бути поширені на судноплавство, навіть якщо вони супроводжуватимуться географічними обмеженнями [126].

Субсидіювання означає, що уряд безпосередньо поглинає частину або всю різницю у витратах. Альтернативою субсидіюванням може бути передбачений урядом, узгоджений на двосторонній основі механізм «промисловість платить», за якого уряд активує екологічні премії одним із двох способів: низхідні вимоги щодо використання палива та суден із нульовим рівнем викидів на певному маршруті; висхідні умови, що дозволяють судноплавним лініям перекладати витрати на своїх споживачів. Перший варіант по суті передбачає створення дво- чи багатосторонніх кліматичних режимів. Однак це пов'язано з ризиками з точки зору міжнародних відносин і торгівлі та, ймовірно, вимагатиме досягнення угоди на вищому рівні для зміцнення легітимності таких заходів. Це можна було б зробити під егідою Клайдбанкської декларації, але вимагало би кардинального перегляду її ролі, що зробило б це малоімовірним. Крім того, невизначеність щодо розробки потенційних глобальних ринкових заходів в Міжнародній морській організації, ймовірно, завадить урядам діяти на цьому фронті до кінця цього десятиліття.

Другий варіант може бути здійсненням для коридорів з відносно невеликою кількістю учасників і на маршрутах, що обслуговують стратегічно важливі експортно-імпортні операції. На практиці це призведе до того, що уряди погодяться створювати винятки із законодавства про конкуренцію, заохочуватимуть судноплавні компанії укладати спільні угоди про відбір палива та дозволятимуть фрахтувальникам перекладати витрати на споживачів у єдиний спосіб, прямо або через бронювання та вимагання, якщо попит на маршрут є недостатнім. На маршрутах з меншою кількістю зацікавлених сторін цього можна досягти шляхом створення спільних підприємств. Обидва варіанти вимагають укладення двосторонніх угод і

ретельного розгляду для уникнення негативного впливу на торгівлю. Однак головною проблемою обох підходів є їх трансформаційний потенціал: історично склалося так, що політика цілеспрямованого розгортання та надання позитивних стимулів були більш успішними у стимулюванні розвитку технологій на ранніх стадіях у різних секторах.

Таким чином, «зелені» судноплавні коридори вступають у свій початковий момент розвитку та функціонування, і наступні кілька років визначатимуть, чи вдасться цьому руху розблокувати декарбонізацію сектору судноплавства. Крім власних дій приватного сектора, національні уряди є єдиними зацікавленими сторонами, які мають засоби та, можливо, стимули, для забезпечення цього успіху і формування майбутньої системи міжнародного «зеленого» судноплавства. При цьому єдиною найважливішою функцією для урядів – і такою, для якої наразі немає реальних альтернатив – є розблокування фінансування приватного сектора шляхом зниження ризику інвестицій у технології з нульовим рівнем викидів і скорочення розриву у витратах, пов'язаного з раннім розвитком технологій. Подібно до того, як «зелені» судноплавні коридори кидають виклик традиційним способам ведення бізнесу у секторі судноплавства, вони також вимагають інноваційних підходів до розробки політики. Транскордонний, міжгалузевий характер коридорів вимагає від країн відмови від принципу технологічної нейтральності, зміцнення співпраці між державними установами та між урядами, а також застосування активного та загальносистемного підходу до розробки та впровадження екологічної політики. Завдяки «зеленим» коридорам міжнародне судноплавство має унікальну можливість стати рушійною силою глобального енергетичного переходу, але те, наскільки ця можливість стане реальністю, залежить від надійних, цілеспрямованих, своєчасних і трансформуючих національних політичних та адміністративних дій.

Необхідно відзначити, що упродовж наступного десятиліття слід очікувати також збільшення кількості внутрішньоєвропейських «зелених» коридорів. Європейський Союз лідирує у декарбонізації своєї індустрії судноплавства за допомогою цілої низки заходів, включаючи мандат на стале

паливо в ЄС і включення морських викидів до схеми торгівлі викидами (ETS). При цьому, зважаючи на те, що Міжнародна морська організація відіграє значну роль у регулюванні міжнародного судноплавства та досягненні довгострокової мети щодо скорочення викидів парникових газів від судноплавства, практика встановлення «зелених» коридорів може допомогти та створити імпульс для більш активних дій Організації, зусилля якої є повільнішими через роботу на основі консенсусу. Тому, чим більше буде створено «зелених» коридорів, тим більше зробить Міжнародна морська організація як уповноважений орган ООН, і тим більше національні та регіональні уряди рухатимуться вперед у реалізації політики декарбонізації.

Таким чином, створюючи «зелені» морські коридори, уряди ініціюють глобальні зрушення та забезпечують взаємовплив між регіональним та національним публічним адмініструванням мореплавства і портової галузі з глобальним, коли простежується не лише звична схема імплементації кращих практик – з глобального на регіональний та національний, а й рух у протилежному напрямку – на основі кращих практик нижчого рівня вдосконалюється глобалізований управлінський підхід до екологізації і декарбонізації, а зусилля з досягнення Цілей сталого розвитку ООН набувають нового потужного імпульсу.

2.3. Природні умови як фактор нестабільності глобальних морських ланцюгів постачання

Морський транспорт є традиційно вразливим перед несприятливими погодними умовами і кожен рейс несе певний ризик та переконує у необхідності пошуку нових заходів для зменшення впливу та забезпечення безпеки суден, вантажів та екіпажів. Щороку через екстремальні погодні умови, у тому числі шторми, течії, тумани та грози, у морських та океанських акваторіях гинуть товари на мільйони доларів та сотні людей. Погодні умови впливають на обрання маршруту рейсу судна, його швидкість та витрати палива. Умова про «безпечний порт» є стандартною для чартерів і

з 2020-х рр. їй приділяється усе більше уваги через пандемічні та воєнні ризики. Слід відзначити, що безпека порту є комплексною та багато у чому відносною категорією, адже одні порти можуть бути безпечними для одних суден та небезпечними для інших. Відповідно до традиційних підходів, безпечний порт (англ. *safe port*) – це звичайна умова договору фрахтування, за яким фрахтувальник гарантує судновласнику безпечне перебування судна у погодженому порті. Порт має бути безпечним у момент заходження до нього судна, під час перебування судна у порту та при виході з нього, а також у момент, коли судну дається вказівка слідувати до порту.

Ця правова категорія зустрічається у документах, що супроводжують морську торгівлю, досить часто. Класичним прикладом є стандартний чартер BALTIME 39 [30]. Власне більшість тайм-чартерів мають умову про необхідність використання судна фрахтувальниками для рейсів між безпечними портами. Наприклад, п. 3 LINERTIME передбачається, що “the Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places...” («судно має використовуватись у законній торгівлі для перевезення законних товарів лише між хорошими та безпечними портами чи місцями») [89].

Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. містить правила щодо здоров'я населення та карантину, включаючи санітарні заходи щодо тварин і рослин (розділ 4 Додатку до Конвенції). Причому правило 4.1, що є «стандартом», зобов'язує держави, які не є учасниками Міжнародних медико-санітарних правил, «прагнути застосувати положення цих правил, які стосуються міжнародного судноплавства». Правила повинні бути спрямовані на застосування відповідних положень до міжнародного судноплавства. Органи державної влади мають співробітничати з судновласниками для забезпечення дотримання будь-якої вимоги щодо негайного повідомлення по радіо про захворювання на судні до органів охорони здоров'я порту, до якого прямує судно, щоб полегшити забезпечення наявності будь-який спеціальний медичний персонал та обладнання, необхідні для медичних процедур після прибуття.

Вважається, що класичне визначення безпечного порту було сформульоване у справі «Eastern City»: «Порт не буде безпечним, якщо упродовж відповідного періоду часу конкретне судно не зможе дістатися до нього, скористатися ним і вийти з нього, за відсутності будь-яких ненормальних подій, наражаючись на небезпеку, якої неможливо уникнути за допомогою гарної навігації та морської майстерності» (чартерні угоди, які не містять прямої гарантії щодо безпеки). Тут підкреслено, поперед усе, відносний характер вимог, що пред'являються до порту. Він має бути безпечним для певного судна. З цього погляду порт, який є безпечним для одного судна, не може бути визнаним таким для іншого.

Вимоги до «безпечного порту» є наступними:

- має бути забезпечений безпечний доступ до порту, і він не повинен бути закритий постійними перешкодами; яким би безпечним не був порт в інших аспектах, він не є «безпечним», якщо судно не може дістатися до нього без серйозного ризику пошкодження льодом тощо; тимчасова перешкода, наприклад, мінливі припливи, не впливають на безпечність порту;

- це має бути порт, де судно зможе безпечно стояти на плаву за будь-яких станів припливу, за винятком випадків, коли завантаження та/або вивантаження на міліні є прийнятним та безпечним або немає спеціальної угоди щодо цього; у той час як стандартні умови можуть вимагати, щоб судно «прямувало до порту навантаження або зазначеного місця або якомога ближче до нього, наскільки воно може безпечно дістатися і завжди перебувало на плаву», умови часто будуть змінені, щоб дозволити судну короткого плавання «бути у безпеці» сівши на міліну»;

- повинні бути наявними відповідні засоби для торгівлі, включаючи безпечну берегову пристань для товарів, належні причали, склади та інші пристосування для роботи з вантажем, який передбачається;

- це має бути політично безпечний порт, без запровадженого стану війни чи ембарго;

- судно, досягнувши порту (і розвантаживши свій вантаж), повинно мати можливість безпечно вийти, наприклад без необхідності опускати чи

зрізати щогли для проходження під мостом [58].

В англійському загальному праві умова договору фрахтування про безпечний порт розглядається як гарантія безпеки порту або причалу. Такий самий підхід визнається базовим й у США. Якщо застереження про безпечний порт є гарантією, це означає, що фрахтувальник бере на себе обов'язок забезпечити досягнення певного результату. Його недосягнення є порушенням гарантії, за яке фрахтувальник несе сувору (об'єктивну, тобто таку, що виходить за межі вини) відповідальність. Практично у цій ситуації фрахтувальник відповідає у всіх випадках завдання збитків. Він може бути звільнений від відповідальності лише тоді, коли капітан судна, виконуючи розпорядження фрахтувальника, допускає недбалість, що є «непередбачуваним втручанням у перебіг подій капітана як третьої особи». Про таке втручання можна говорити лише за умови, що виявлена капітаном недбалість була досить серйозною, щоб розірвати причинний зв'язок між розпорядженням фрахтувальника про прямування судна до небезпечного порту і шкодою, що спричинена. Не завжди підпорядкування капітана розпорядженню фрахтувальника про прямування у призначений ним порт є «*novus actus interveniens*» (латинський термін для позначення внутрішньої непередбачуваної події, яка сталася після недбалих дій відповідача та прискорила або погіршила збитки позивача). Воно не може бути кваліфіковано як такий акт, якщо було «законним, розумним, вільним від вини». Критерієм при цьому є поведінка, якої «можна очікувати від розумного спостерігача, який точно знає, з яких обставин він виходить». За такої поведінки капітана збиток, що настав, потрібно розглядати як прямий і природний наслідок порушення договору фрахтувальником. Вона отримує прояв у розпорядженні про прямування судна до небезпечного порту. Англійські суди при вирішенні спорів, пов'язаних із направленням судна до небезпечного порту, не допускають застосування принципу змішаної відповідальності. Якщо капітан припустився недбалості, яка не може бути визнана досить серйозною, вона не береться до уваги. Отже, відповідальність покладається лише на фрахтувальника. При цьому судді виходять із визнання за фрахтувальником права на певний ризик, вважаючи,

що він необхідний для розвитку торговельних відносин. Лише за прояви капітаном серйозної недбалості фрахтувальник цілковито звільняється від відповідальності [82].

У загальному праві США визнається, що правило про гарантію безпечного порту не застосовується у випадках беззастережного прийняття фрахтувальником (капітаном) розпорядження фрахтувальника про направлення судна до небезпечного порту, якщо фрахтувальник (капітан) має повні знання про порт. Звільнення фрахтувальника від відповідальності є неприпустимим, якщо фрахтувальник (капітан судна) має лише часткові чи недостатньо перевірені відомості щодо порту та підходів до нього. За правом США, як і Англії, саме по собі прийняття капітаном розпорядження фрахтувальника не захищає останнього від дії правила гарантії безпеки порту. Заперечення щодо розпорядження фрахтувальника, які капітан висунув ще до того, як відбулися обставини, що завдали шкоди, визнаються достатніми для задоволення вимоги фрахтувальника про відшкодування шкоди, навіть якщо капітан виявив недбалість. Отже, правило про сувору відповідальність фрахтувальника діє стосовно будь-якого з двох можливих варіантів поведінки фрахтувальника, судно якого направлено до небезпечного порту. Фрахтувальник (капітан) може відмовитися відправити судно до порту, який він не вважає безпечним, та вимагати відшкодування збитків, завданих у зв'язку з порушенням гарантії. Щодо цієї ситуації питання про обставини, які звільняють фрахтувальника від відповідальності (недбалість капітана у формі “*novus actus interveniens*”, а за правом США, крім того, і прийняття розпорядження фрахтувальника про прямування до небезпечного порту за повного і достовірного знання умов порту) взагалі не виникає. Для фрахтувальника, таким чином, достатньо довести, що призначений фрахтувальником порт був безпечним. Але фрахтувальник іноді зазнає збитків і через те, що капітан дотримався розпорядження фрахтувальника і спрямував судно до порту, який виявився небезпечним. За таких обставин фрахтувальник також несе відповідальність з тими винятками, про які зазначено вище. Обов'язки з доведення у спорах про відшкодування збитків у цьому випадку розподіляються так:

фрахтувальник зобов'язаний довести факт, що порт був безпечним; фрахтувальник звільняється від зобов'язання з відшкодування збитків, якщо доведе обставини, які знімають з нього відповідальність [110].

Одним із аспектів безпечного порту є природна безпека. Вона пов'язана з припливно-відливними явищами, особливостями каналів підходу суден до причалів, вітрами, опадами, режимами хвиль, прозорістю повітря тощо і ставить здійсненність договору у залежність від таких явищ, визначає можливість або неможливість використання конкретного судна у тому чи іншому регіоні. Льодові умови портів та судноплавних шляхів зумовлюють початок льодових кампаній: залучення криголамів для формування караванів суден, підвищені вимоги до безпеки робіт та зростання витрат на доставку.

Глобальне потепління та нестача опадів призводять до інцидентів, пов'язаних із обмілінням найважливіших Панамського та Суецького каналів, використанням застарілих і не таких економічно вигідних маршрутів – навколо Мису Доброї надії та через Магеланову протоку. Крім того, мега-розміри сучасних суден також порушують питання про поглиблення цих комунікацій. При цьому у перспективі глобальне потепління може призвести до більш активного танення льодовиків та поступового збільшення рівня моря, в т.ч. у Панамському та Суецькому каналах. Однак практика 2020-х рр. свідчить, що погодно-кліматичні явища чинять переважно негативний вплив на їхню повноводність.

Суецький канал, який відокремлює Африку від Азії, є одним із найбільш інтенсивно використовуваних торговельних шляхів у світі, через нього проходить приблизно 12% загальної світової торгівлі [87]. У 2021 році у Суецькому каналі вантажопотік був значно ускладнений при посадці одного з найбільших контейнеровозів у світі «Ever Given» (ІМО 9811000) (23 березня) через помилкову навігацію під час сильного вітру. Як відзначає Ян (2024), можливим фактором, який вплинув на аварію, могла стати погода. Суецький канал знаходиться на межі пустелі Сахара, тому слід враховувати умови піщаної бурі. Часті піщані бурі збільшують можливість погіршення видимості та посилення швидкості вітру (с. 188). Далі автор відзначає, що ще одним фактором, який сильно вплинув на подію, стала погода (с. 190) [136].

Тоді збитки світової економіки через перекриття каналу обчислювалися \$400 млн на годину [87]. Інциденти з посадкою на мілину в каналі не є поодинокими (наприклад, «Affinity V» (IMO 9645401) у серпні 2022 р., «Glory» (IMO 9288473) в січні 2023 р.). І хоча вони не вплинули на судноплавство настільки сильно як «Ever Given», проте показали динаміку обміління каналу, рівень води в якому залежить від рівнів води у Середземному та Червоному морях, а також атмосферного тиску та вітру у регіоні [75]. Тому а) синоптичні зведення та попередження про ймовірні погодні аномалії або явища, які можуть вплинути на рух суден з різними характеристиками в каналі; б) система управління ризиками; с) прогнози негативного впливу на ринки та постачання у комплексі з ініціативами щодо покращення пропускної спроможності каналу за рахунок поглиблення та розширення зможуть стати кращим вирішенням цих кліматичних проблем.

Як відомо, у 2014 – 2015 рр. канал отримав можливість двостороннього руху суден завдяки мега-проекту зі створення Нового Суецького каналу [86; 101]. І найближчим часом урахування та вироблення найкращих практик судноплавства дозволить забезпечувати безперебійну роботу цієї морської комунікації глобального значення з погляду навігаційної безпеки. Щодо військових ризиків та зменшення трафіку в регіоні через атаки хуситів необхідні набагато більш значущі кроки щодо врегулювання близькосхідної кризи, яка негативно впливає, насамперед, саме на цей регіон.

За оцінками, 2023 рік став найбільш посушливим для Панамського каналу та з'єднаних з ним комунікацій. Згідно з даними Смітсонівського тропічного науково-дослідного інституту (STRI), кількість опадів приблизно на 30 – 50% нижча за норму, а територія навколо каналу переживає один із двох найпосушливіших років за 143 роки, упродовж яких в країні ведуться спостереження. Природний кліматичний режим Ель-Ніньо, пов'язаний із теплішою, ніж зазвичай, водою в центральній і східній тропічній частині Тихого океану сприяє посусі в Панамі. Починаючи з 3 листопада 2023 року кількість слотів для бронювання скоротилося до 25 на день із уже скорочених 31 на день. З початку лютого 2024 року ця кількість була зменшена упродовж наступних трьох місяців до 18 слотів на день [27; 72]. При

тому, що в 2022 фінансовому році канал зафіксував трохи менше 15 000 транзитів океанських суден. Ситуація негативно вплинула на морські перевезення, їх вартість і виконуваність. Довгі подорожі навколо Південної Америки і Магеллановою протокою стали новою реальністю для цього транспортного регіону та відповідних морських ланцюгів постачання [122].

Необхідно відзначити, що затори у Панамському каналі можуть піти на користь Європі, оскільки морські поставки зрідженого природного газу США здебільшого обходять Азію. Таким чином, диверсифікація отримала не лише знак «—», але і «+». І це свідчить, що нові рішення можуть бути знайдені і велика ймовірність того, що вони будуть не гірші за стандартні. А робота над негативними факторами може відкрити нові можливості та стати каталізаторами змін у звичайних умовах постачання, залучити нових учасників та розширити номенклатуру вантажів [83].

Як зазначається в дослідженні «Bloomberg», офіційні особи Панами зазначають про те, що у довгостроковій перспективі основним рішенням хронічної нестачі води буде перегородження річки Індіо, а потім пробурення тунелю через гору, щоб подати прісну воду на 8 кілометрів (5 миль) до озера Гатун – головного резервуару каналу. Водосховище на річці Індіо збільшить рух суден на 11 – 15 на день і цього буде достатньо для того, щоб продовжити працювати на повну потужність головного джерела доходів Панами, гарантуючи при цьому прісну воду для Панама-Сіті, де забудовники звели міні-Маямі з блискучих хмарочосів за останні два десятиліття. Країні потрібно буде перегородити ще більше річок, щоб гарантувати водопостачання до кінця століття [96]. Значні витрати на покращення інфраструктури каналу можуть стати інвестицією у майбутнє цієї небагатой країни і, швидше за все, рано чи пізно знадобляться для підтримки життєздатності та боротьби з обміління цієї глобальної комунікації. Надія виключно на потужності каналу для перевезень у регіоні свідчить, що необхідним є пошук альтернатив, проте не таких, яким став нездійснений Нікарагуанський канал через зупинені китайські інвестиції та ймовірні екологічні ризики [31]. Можливість його побудови залежить від інвесторів, прорахунку всіх умов та технічних можливостей. За позитивного рішення

про втілення цього давнього проєкту, він може розвантажити Панамський канал і стати йому непоганою альтернативою.

Результати досліджень свідчать, що негативні фактори нового часу призводять до поступового пошуку нових рішень та механізмів зменшення впливу на морську індустрію. Архітектура заходів щодо врегулювання конфліктів повинна включати як стратегічний (постійний), так і оперативний (тимчасовий) компоненти. Їх побудова неможлива без формування точок взаємодії між сторонами для забезпечення стійкого розвитку людства, досягнення Цілей сталого розвитку ООН. Створення міждержавних платформ для пошуку рішень про зменшення впливу на довкілля та протидії викликам погодно-кліматичних явищ сьогодні необхідні, насамперед, для майбутніх поколінь та збереження довкілля, в ім'я прогресивного розвитку цивілізації та розвитку, трансформації неконструктивних підходів до ідеї співробітництва та взаємної поваги. Спільними та об'єднуючими для людства залишаються ризики, пов'язані з непереборною силою погодних та інших природних умов планети. Численні загрози глобального потепління для мореплавства формують порядок денний для держав, їх об'єднань, судновласників та страховиків. Питання ретельного планування та оцінки можливих загроз, пошуку нових судноплавних маршрутів та мінімізації збитків змушують відмовлятися від стандартних рішень, приймати та апробувати на практиці нові підходи в організації морських логістичних коридорів, технічному оснащенні, при підготовці екіпажів до нових умов роботи морської індустрії.

РОЗДІЛ 3

РЕГІОНАЛЬНИЙ ВИМІР УПРАВЛІННЯ МОРСЬКИМИ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ

3.1. Чорноморський регіональний воєнний конфлікт та морські ланцюги постачання

Будь-які військові протистояння призводять до необхідності пошуку нових рішень для організації та забезпечення безпеки не лише суходольних, а й морських ланцюгів постачання. Для Чорноморського регіону такими рішеннями стали активізація роботи Дунайського портового кластера, «Зернова ініціатива» (2022 – 2023 рр.) та Новий торговельний (або Альтернативний експортний) коридор через територіальні моря прибережних держав, зокрема тих, що є членами НАТО. Ці кроки активізували судноплавство, розширили номенклатуру вантажів, посилили розвиток прибережних регіонів України та спричинили підписання угоди щодо розмінування між країнами НАТО в регіоні [50; 83; 85; 90]. У результаті в січні 2024 р. Україна вийшла на довоєнні обсяги експорту морем (у грошовому еквіваленті \$1,9 млрд), а за даними на кінець березня 2024 р. робота морського коридору забезпечувала перевезення 75% довоєнного товарообігу України [17]. Станом на кінець лютого 2024 р., Новим торговельним коридором пройшло понад 750 суховантажів та танкерів, експортувавши до країн Європи, Азії та Африки понад 23 млн т української продукції, а вже на початку березня цей показник перебільшив тисячу суден [13]. У вересні 2024 р. показник експорту (за 2024 рік) сягнув 66 млн т, вийшовши на довоєнний рівень експорту 2021 р. [23].

Регіональна залученість та значимість України для глобального морського постачання товарів та сировини оживили страховий та фрахтовий ринок для суден, зайнятих у Причорномор'ї. Відносна стабільність роботи нового коридору та відсутність атак на судна пояснюється державами їх реєстрації, з якими РФ не планує ворогувати відкрито та отримати відмову у заходженні своїх суден до їхніх портів. Рейтинг прапорів виглядає

так: Греція (25,6%), Туреччина (25,6%), Китай (4,8%), Ліван (4,6%), за ними – Маршаллові Острови, Ліберія, Німеччина, Панама, Польща, Об'єднані Арабські Емірати, Україна, Єгипет, Нідерланди, Румунія, Сінгапур, Беліз, Кіпр, Чорногорія, Філіппіни, Албанія, Гондурас, Великобританія, Мальта, Японія, Болгарія [84].

Завершення у липні 2023 р. Ініціативи з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів обумовило нові продовольчі ризики для нужденних в українській агропродукції та безпекові загрози для режиму чорноморського судноплавства. Знаковим стало видання сторонами конфлікту офіційних прибережних попереджень про воєнні ризики в акваторії та про розгляд у якості воєнних цілей будь-яких суден, що направляються до їхніх портів з можливістю подальшого знищення [34]. При цьому російська федерація заявила також про неможливість забезпечення безпеки судноплавства у регіоні, чим обґрунтувала здійснення контрольних процедур щодо суден, які йдуть до портів України [114]. Але, незважаючи на такі погрози, три відважні торговельні вантажні судна – з Ізраїлю, Греції та одне з турецько-грузинською реєстрацією – попри завершення «Зернової угоди», 30 липня пройшли російську блокаду у Чорному морі та стали на якір в одному з українських зернових портів у дельті Дунаю [29].

Упродовж літа 2023 р. сторони продовжували обмін ударами по інфраструктурі та суднам, що спричинило зростання ставок фрахту, підвищення страхових премій та у цілому не сприяло відносно комфортному судноплавству у регіоні, гарантованому «Зерновою угодою». При цьому, успішні атаки на російські ВМС у Новоросійську, Криму та захоплені у 2014 р. газо- та нафтовидобувні платформи стали настільки чутливими, що дали можливість «охолодити» бажання та можливості російської сторони перешкоджати функціонуванню українських портів.

Рік роботи «Зернової ініціативи» забезпечив надійний експорт агропродукції з України (близько 33 млн т) та відносно стабільне наповнення державного бюджету (понад 20 млрд доларів), сприяв поступовому розмінуванню акваторії та можливості функціонування трьох портів «Великої Одеси», а кількість заходжень суден стала індикатором рівня

воєнних ризиків у Чорному морі (рис. 8) [127], що поступово зростали, зменшуючи кількість заходжень. Для порівняння: до війни 89% зернового експорту України спрямовувалося через порти Чорного моря. Одеса, Чорноморськ, Південний і Миколаїв разом перевалювали до 6 млн т зерна на місяць у 2021 році.

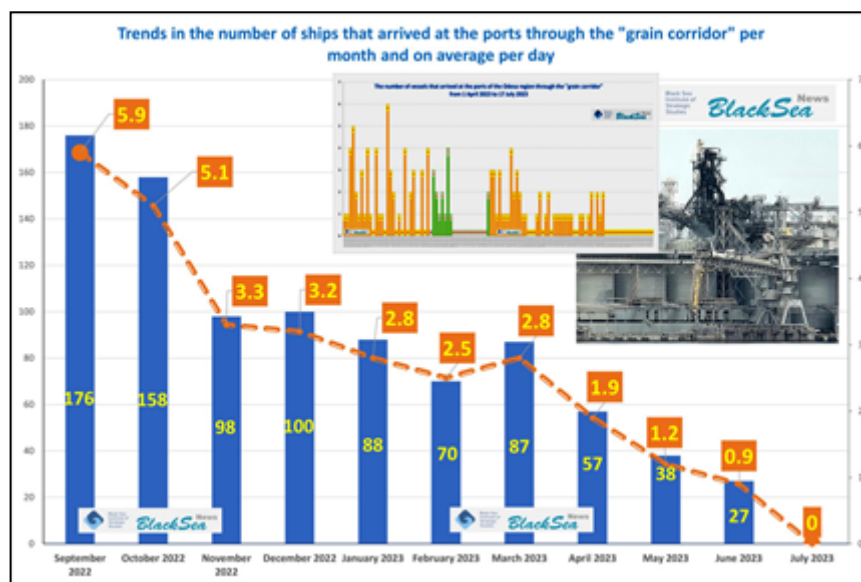


Рис. 8. Кількість суднозаходжень до українських портів

«Зернова ініціатива» була дійсно безпрецедентною угодою [33] за участю чотирьох сторін та увійшла в історію як важливий дипломатичний успіх. Її завершення обумовило необхідність пошуку нових можливостей працювати та забезпечувати надійність і безпеку нових ланцюгів постачання. Адже одразу після завершення її роботи, залучені порти та розміщені у них зерносклади зазнали масованого ракетного удару РФ, якими ніби ознаменувався її фінал (як, власне, і початок).

Практично одразу після завершення «Зернової ініціативи» Україною почали розглядатися сценарії зернових поставок через територіальні моря сусідніх держав – Румунії, Болгарії та Туреччини, що могло б допомогти врятувати український експорт. Ці акваторії є частиною суверенних територій країн-членів НАТО, і атаки на них зі сторони РФ могли б викликати непередбачувані наслідки ще більшого розгортання конфлікту та залучення до нього нових потужних учасників.

Крім того, Інструкція Сан-Ремо з міжнародного права, що застосовується до збройних конфліктів на морі [2] передбачає, що нейтральні

держави можуть надати допомогу будь-якій державі, яка стала жертвою порушення миру або акту агресії (Розділ III частина I). Нейтральна держава означає будь-яку державу, яка не є стороною конфлікту (розділ V, частина I). Нейтральні води складаються з внутрішніх вод, територіального моря та, у відповідних випадках, архіпелажних вод нейтральних держав. Нейтральний повітряний простір складається з повітряного простору над нейтральними водами і суходольної території нейтральних держав. У межах і над нейтральними водами, включаючи нейтральні води, що містять міжнародну протоку, і води, в яких може здійснюватися право проходу архіпелажними морськими шляхами, ворожі дії воюючих сил забороняються. Нейтральна держава повинна вжити таких заходів, які відповідають розділу II частини II, включаючи здійснення спостереження, якщо це дозволяють наявні в її розпорядженні засоби, щоб запобігти порушенню свого нейтралітету воюючими силами. Ворожі дії за змістом параграфа 15 включають, серед іншого: (а) напад або захоплення осіб або об'єктів, розташованих у, на або над нейтральними водами чи територією; (b) використання в якості бази для операцій, включаючи напад або захоплення осіб або об'єктів, розташованих за межами нейтральних вод, якщо напад або захоплення здійснюється силами воюючої сторони, розташованими в, на або над нейтральними водами; (c) встановлення мін; або (d) відвідування, обшук, перенаправлення або захоплення (розділ I, частина II).

Згоду Румунії та Болгарії було отримано і згідно з наказом навігаційного доручення ВМС ЗСУ №6 від 8 серпня 2023 р. були оголошені нові тимчасові маршрути руху цивільних суден до/з чорноморських морських портів України. Згодом відповідні пропозиції було спрямовано Туреччині [22]. Очікуваним наслідком співпраці стало погодження тралових робіт. Таке рішення було ухвалене 12 жовтня після чергової зустрічі представників Контактної групи з питань оборони України у форматі «Рамштайн». З 16 жовтня 2023 р. мінно-тральна група ВМС Болгарії та Румунії приступила до розмінування акваторії Чорного моря поблизу берегів Болгарії. При цьому, роботами охоплене не лише територіальне море, а й прилегла зона, де проходять маршрути балкерів нового українського

зернового коридору. А згодом Туреччина, Україна та Болгарія домовилися створити тристоронній механізм для знешкодження плавучих мін у Чорному морі на тлі попереджень про те, що росія може використати морські міни для вантажів з України, що здійснюється з листопада 2023 року. Цей напрям робіт є важливим через три «зустрічі» торговельних суден з мінами упродовж вересня – жовтня 2023 року [133], а також з погляду ініціатив стосовно організації зовнішніх рейдів в територіальних водах Румунії та України для українських Дунайських портів і подальшої розбудови цих портів. Це вважається найкращою альтернативою для зростання спроможності експортної логістики України. Організація рейдової перевалки для перевантаження зерна з барж з Дунайських портів на великі судна типу Рапатах дозволить подвоїти перевалку зернових. Розбудова портів на Дунаї зменшить витрати аграріїв на логістику, зокрема, вартість перевалки баржами на Дунаї здешевшає з 20 до 10 доларів [14].

Для організації нового транспортного коридору Україна підготувала зміни до системи розподілу руху «Підходи до портів Чорноморськ, Одеса та Південний» та спрямувала їх з іншими документами до Міжнародної морської організації. Про це, у свою чергу, Міжнародна морська організація повідомила усіх своїх членів циркулярним листом від 19 липня 2023 р. (No. 4748). 16 серпня 2023 р. перше судно скористалося новим коридором: контейнеровоз «Joseph Schulte» (прапор Гонконгу) вийшов з порту Одеса. З часом ще декілька суден, заблокованих в українських портах з початку широкомасштабного вторгнення скористалися ним. А постійне судноплавства цим маршрутом з портів «Великої Одеси» було розпочато 19 вересня 2023 р., коли з порту Чорноморськ вийшло перше судно з агропродукцією у напрямку Босфору [11].

Необхідно звернути увагу на те, що ще у травні 2023 р., зважаючи на зростаючі ризики та побоювання страховиків співпрацювати з судновласниками у регіоні, Кабінетом Міністрів України було затверджено Порядок надання гарантій компенсації шкоди, заподіяної внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України та воєнних дій на території України, фрахтувальникам, операторам та/або власникам морських суден та

суден внутрішнього плавання, що ходять під прапором України та під прапорами іноземних держав. Порядок передбачає, що у випадку, якщо страховик відмовиться компенсувати оператору чи власнику суден шкоду, заподіяну внаслідок вторгнення Росії в Україну, ті можуть протягом 90 днів з дати отримання відмови страховика у наданні страхового відшкодування звернутися до Мінінфраструктури для отримання компенсації. Отримати компенсацію можна за руйнування чи загибель судна, псування вантажу, витрати, пов'язані з ліквідацією забруднення довкілля, штрафи за забруднення довкілля чи заподіяння шкоди життю і здоров'ю пасажирів або членів екіпажу. Дія Порядку розрахована на один рік, а звернення про відшкодування мають бути спрямовані не пізніше 1 грудня 2023 р. Наприкінці березня 2024 р. затверджено новий Порядок надання гарантій [9], що також розрахований на один рік.

Крім того, у лютому 2023 р. Верховна Рада підтримала зміни до Закону України «Про Державний бюджет України на 2023 рік», які надають фрахтувальникам, операторам та/або власникам морських суден та суден внутрішнього плавання гарантії компенсації шкоди, заподіяної внаслідок агресії росії. На ці цілі передбачено до 20 млрд грн. [8] (близько 500 млн доларів). Дійсно, витрати на страхування суден, які плавають у такому ризикованому районі, також є проблемою. На знак того, що нова стратегія набирає обертів, страховий брокер «Miller» заявив, що пропонує «повне страхування військових ризиків» для українських чорноморських зернових суден [108].

Через блокування морських портів у 2022 р. були відкриті нові можливості для інтенсифікації роботи портів Дунайського кластеру. Цей у минулому депресивний логістичний регіон (у довоєнні роки на Дунай припадало 2,5 – 4,2% від усієї перевалки) відіграв роль «запобіжника» та «вушка голки», що став на заваді повній блокаді судноплавства, і зумовив розгортання днопоглиблення, облаштування численних пунктів перевалювання зерна (ще у квітні 2023 р. додатково у портах Дунаю введено в експлуатацію понад 20 нових морських терміналів), пожвавлення на ринку будівництва і, як наслідок, готельного господарства. У 2022 р. у розвиток

Дунайських портів було інвестовано 15 млн доларів. У цьому ж році порти регіону змогли наростити перевалювання вантажів утричі (з урахуванням транзитних та каботажних вантажів) – з 5,5 млн т до 16,5 млн т, переважно доправляючи їх р. Дунай до румунського порту Констанца [16]. Так, у 2022 р. перевалка Ізмаїльського порту зросла більш ніж удвічі – до 8,6 млн т, Ренійського порту – вп'ятеро, до 6,9 млн т, Усть-Дунайського – у 12,2 рази, до майже 800 тис. т. А за 5 місяців 2023 р. було оновлено рекорд вантажоперевалки, що склав 11,5 млн т. (за 6 місяців – понад 14 млн т). Але з припиненням «Зернової ініціативи» цей регіон зазнав також й найбільших атак держави-агресора, значних пошкоджень інфраструктури. Проте це не завадило його роботі і показники перевалювання є, напевно, найзначнішими за усі роки роботи: за серпень було перевантажено 2,4 млн т вантажів (за першу половину серпня – 1,75 млн т), у липні – понад 2 млн т. Саме через дунайські порти у 2022-2023 маркетинговому році (вересень 2022 — серпень 2023) було експортовано 2,422 млн т соняшникової олії, або 43,1% від загального експорту [19]. Це свідчить про те, що атаки РФ на припортову інфраструктуру хоча й завдають шкоди, проте не створили значних перешкод для експорту через річкові порти Дунаю. Розвивається також й суднобудування: Кілійський суднобудівно-судноремонтний завод спустив на воду першу несамохідну баржу типу SLG, збудовану із використанням конструкцій суден-донорів. Програма будівництва барж SLG розпочалася навесні 2023 року. Наразі в Українського Дунайського пароплавства залишилося 86 ліхтерів, з яких передбачено будівництво 30 нових суден. Такі баржі мають більшу вантажопідйомність, ніж у типові (2,2 тис. т), що дає можливість перевозити більший обсяг вантажів. У той же час собівартість виробництва барж SLG на порядок нижча, ніж у нового судна [15].

У цілому, за підрахунками, з моменту виходу із «Зернової угоди» до середини жовтня 2023 р. росія здійснила 17 масованих атак на портову інфраструктуру в Одеській області. У результаті було зруйновано або пошкоджено понад 150 об'єктів портової та зернової інфраструктури, а експортний потенціал портів (переважно на Дунаї) знизився на 40%. Проте зусилля ВМС України та інших силових структур не були марними. Після

серії ударів у серпні – жовтні 2023 р. росія передислокувала із Севастополя до Новоросійська майже всі свої кораблі та підводні човни Чорноморського флоту, які могли вплинути на рух суден. Побоювання втратити боєздатні плавзасоби Чорноморського флоту був більшим, ніж бажання заблокувати український експорт у Чорному морі [68].

Постійний потік суден, що сліднують Альтернативним коридором, почав експортувати зерно та метали з України уже через місяць після того, як перше судно, що прибуло, пройшло через новий судноплавний коридор у Чорному морі всупереч погрозам росії. Більше 30 суден зайшли в порти в районі «Великої Одеси» відтоді, як коридор розпочав роботу у середині вересня 2023 р., свідчать дані відстеження суден, зібрані Bloomberg. Серед їхніх вантажів близько 1 мільйона тонн зерна. Це вказує на те, що ризикована ставка Києва була не просто символічною, а дала державі можливість повернути певний контроль над торгівлею через свої чорноморські порти. Фрахтовий і страховий ринок спочатку відреагували з певним побоюванням на таку альтернативну торговельну ініціативу, проте поступово заспокоїлися та скасували додаткові платежі, пропонують нові програми страхування. З часом розширилася й номенклатура вантажів: залізна руда, металопродукція, вугілля, глина. Альтернативний тимчасовий коридор для торговельних суден вигідно відрізняється від «Зернового», тим, що судна приходять до України не порожніми – в Україну імпортують пальне, сіль і будівельні матеріали, наприклад, цемент і гіпс [12].

26 жовтня 2023 р. деякі інформаційні агенції повідомили про призупинення роботи коридору, проте офіційні джерела спростували їх [130] і повідомили, що за час із початку роботи тимчасового морського коридору до портів «Великої Одеси» пройшло 51 судно, з яких 23 перебували у портах під завантаженням [21]. Тижнева затримка у функціонуванні коридору пояснювалася діяльністю правоохоронних органів з боротьби з контрабандними схемами вивезення зерна, мінною загрозою та необхідністю забезпечення безпеки проходу суховантажів, а 27 жовтня з порту Одеса вийшли чотири балкери – «MANASSA QUEEN» і «PROPUS» (обидва під прапором Панам), «GLORIA G» (прапор Ліберії) і «IASOS» (прапор

Туреччини), а загалом скористалися коридором 10 суден. 28 та 29 жовтня також зберігається високий трафік руху – 28 жовтня прийшло п'ять балкерів, дедвейтом 163 тисячі т, вийшло чотири судна, а 29 – (за інформацією на 12 годину дня) на підході до Одеської затоки – два суховантажі, чотири судна вийшли з портів [12].

Крім того, Уряд ухвалив постанову про залучення українських портів на р. Дунай до надання гуманітарної допомоги у вигляді пшениці та кукурудзи країнам Африки й Азії. Ініціатива «Grain from Ukraine», що була розпочата у листопаді 2022 р., стосується й дунайських портів України. У рамках цієї Ініціативи Україна, країни-партнери та донори з приватного сектора постачатимуть українське зерно до країн Африки та Азії, які стикаються з проблемами недоїдання та крайнього голоду. Її мета полягає у забезпеченні зерном щонайменше 5 мільйонів людей до кінця весни 2023 р. Ініціатива сприяла подоланню гуманітарних та економічних наслідків світової продовольчої кризи, спричиненої загарбницькою війною російської федерації проти України. Австрія, Бельгія, Канада, Хорватія, Чехія, Данія, Естонія, Європейський Союз, Фінляндія, Франція, Німеччина, Угорщина, Італія, Японія, Корея, Латвія, Литва, Республіка Нідерланди, Норвегія, Польща, Катар, Словенія, Іспанія, Швеція, Швейцарія, Велика Британія, США оголосили про свої зобов'язання виділити близько 200 мільйонів доларів на підтримку цієї гуманітарної програми [63].

Наприкінці жовтня 2023 р. Урядом України було прийнято рішення про зміну правил/процедури експорту аграрної продукції, спрямовану на боротьбу з тіньовим ринком та неповерненням валютної виручки в країну. Компаніям, що займаються експортом агропродукції потрібно буде стати на облік в державному аграрному реєстрі (ДАР). Верифікація в ДАР відбувається за наявності свідоцтва про платника податків станом на 23 лютого 2022 року. Компаніям також потрібно не мати простроченого повернення валютної виручки. Інакше, експортеру доведеться отримувати ліцензію на експорт агропродукції. Ще одним нововведенням буде зміна процедури повернення ПДВ експортерам, яке буде відбуватися лише після повернення валютної виручки експортером. Термін повернення виручки

зменшено зі 180 до 90 діб. Окрім того, Нацбанк заборонить закривати рахунки до зняття валютного контролю [10].

Таким чином, незважаючи на завершення Ініціативи з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів сучасне міжнародне право та відповідальні організаційні зусилля країн і міжнародних організацій дають можливість вижити країні, що потерпає від наймасштабнішого воєнного терористичного вторгнення, намагається дати роботу громадянам та захистити найвразливіших не лише на своїй території, а й по усьому світу. Ефективність Альтернативного морського коридору є доведеною, а вирішення безпекових питань судноплавства прибережними акваторіями дозволяє йому працювати як на імпорту, так й на експорт. При цьому, розпочаті у вересні – жовтні 2024 року російські атаки на судна, що задіяні у його функціонуванні, акцентують увагу на необхідність вирішення питань підсилення протиповітряної оборони портових причалів.

3.2. Близькосхідний воєнний конфлікт та динаміка глобальних морських перевезень

Події на Близькому Сході безпрецедентно вплинули на глобальні ланцюги постачання. Близько 12% світової торгівлі проходить через Червоне море, включаючи 30% глобальних контейнерних перевезень. Військові дії привели до того, що такі великі судноплавні та нафтові компанії, як «British Petroleum», «Maersk», «Hapag-Lloyd», «MSC», «CMA-CGM», «Evergreen Line» скоротили або повністю припинили плавання своїх суден через Червоне море. Деякі судна, які все пропливали Червоним морем, змінили свій пункт призначення в полі призначення даних Автоматичної ідентифікаційної системи на «VL NO CONTACT ISRAEL» у надії, що вони зможуть безпечно пройти через цей район і захиститися від нападів хуситів. Іншим спостереженням у сфері призначення даних Автоматичної ідентифікаційної системи є згадки про «ЗБРОЙНУ ОХОРОНУ НА БОРТУ», використання якого значно збільшилося наприкінці 2023 р. порівняно з тим

же періодом попереднього року [32].

Зміна первинного судноплавного шляху через Баб-ель-Мандеб, Червоне море та Суецький канал стала найважливішою подією у морській торгівлі за багато років. Воно повернуло частину трафіку між Європою та Південно-Східною Азією на маршрут навколо мису Доброї Надії (рис. 9). Збільшення тривалості логістики очікувано негативно позначилося на вартості доставки, страховки, термінах виконання договорів, загальмувало морську торгівлю, створило ризики для глобальної економіки та енергетики в ЄС [47]. Згідно з офіційними даними, за 10 днів, що закінчилися 2 січня 2024 р., обсяг судноплавства через Суецький канал знизився на 28% у річному обчисленні. Дані, оприлюднені платформою Міжнародного валютного фонду «PortWatch», засвідчили, що збої у Червоному морі збільшилися, що поставило під загрозу життєво важливі торговельні ланцюги. З іншої сторони боку, дані також показали, що обсяг судноплавства на мисі Доброї Надії збільшився на 67% за той самий період [121].

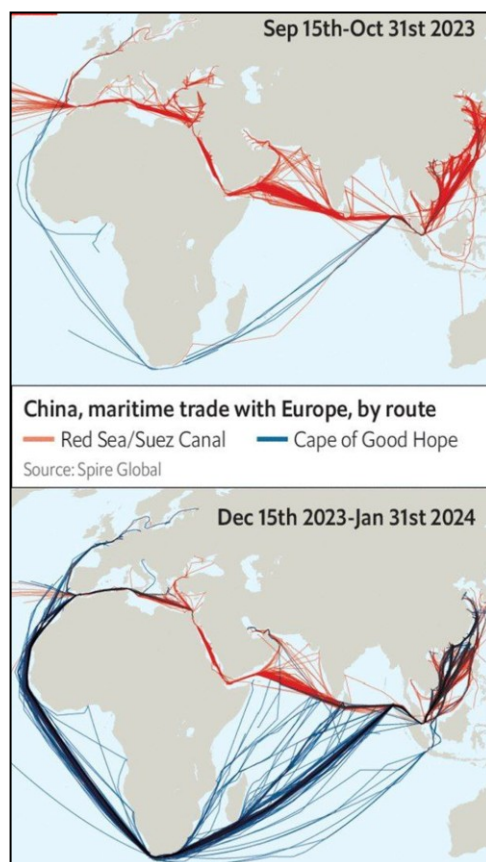


Рис. 9. Зміна торговельного трафіку ЄС та Китаю внаслідок атак єменських хуситів [79]

Крім того, підвищення військових ризиків та оснащеність єменських хуситів сучасними зразками озброєнь, достатніх для значного впливу на міжнародну морську торгівлю, демонструє слабкість зусиль щодо безпеки у регіоні. При цьому розташування Ємену є настільки вдалим, що дозволяє контролювати три напрямки: Червоне море, Індійський океан та Перську затоку. Таким чином, тут може загальмуватися усе судноплавство.

Не варто забувати, що це відкриває нові можливості для морських перевезень Північним морським шляхом (фактично за повного контролю РФ), використання суходольних магістралей та арктичної складової китайської Ініціативи «Один пояс, один шлях», активізації логістичного коридору «Північ – Південь». Цей коридор поєднує кілька маршрутів. Його учасники (РФ, Іран, Азербайджан, Індія; всього 11 країн-учасниць) очікувано розвиватимуть його як суходольну альтернативу Суецькому каналу, невразливу до впливу західних санкцій. Це виявляє основних вигодонабувачів підвищеної активності іранських «проксі» – єменських хуситів та їх оснащення прогресивним гіперзвуковим озброєнням. Особливу зацікавленість у доброму ставленні РФ та КНР демонструють і самі хусити. Ними неодноразово оголошувалося, що судна цих держав не будуть атакуватися у регіоні Червоного моря. Однак Центральне командування США оголосило, що хусити запустили п'ять протикорабельних балістичних ракет по нафтовому танкеру, що належить Китаю. Згідно з повідомленням Центрального командування, одна з ракет влучила в «MV Huang Pu» під панамським прапором. Судно надіслало сигнал лиха, але не просило допомоги, отримавши мінімальних пошкоджень та загасивши невелику пожежу на борту [97]

Для мінімізації кількості нападів було вирішено розпочати спільні військові операції: ініційовану США Operation Prosperity Guardian з приєднанням понад 20 країн [123] та EUNAVFOR Operation ASPIDES [56]. Проте атаки на судна продовжуються, а деякі з них супроводжуються розливами нафтопродуктів та загибеллю нафтоналивних танкерів. Крім того, наприкінці лютого 2024 р. з'явилися повідомлення про те, що чотири підводні кабелі зв'язку між Саудівською Аравією та Джибуті були виведені з

ладу уподовж останніх місяців, ймовірно, у результаті атак єменських повстанців-хуситів, яких підтримує Іран, йдеться в ексклюзивному звіті, розміщеному на ізраїльському новинному сайті «Globes» [73]. Атаки на інтернет-кабелі у Червоному морі зачепили у т.ч. зв'язок між Африкою, Азією та Європою. Серед понад 15 підводних кабелів у Червоному морі 4 з них («Seacom», «TGN», «AAE-1», «EIG») перерізано, що, вірогідно, впливає на 25% трафіку. Близько 15% азійського трафіку йде на захід, тоді як 80% з них трафік проходить через ці підводні кабелі у Червоному морі [124].

Через атаки на кабелі почалися збої у роботі глобальних мереж та програмних продуктів: «Facebook», «Instagram», «X» (колишній «Twitter»), а також інших платформ («Google», «Youtube», «WhatsApp», «Discord», «Zoom» тощо). Червоне море є ключовим маршрутом для передачі інтернет-трафіку між Близьким Сходом, Африкою, Азією та Європою через підводні кабелі, які передають 99% міжконтинентальних даних. За оцінками консалтингової компанії «TeleGeography», через ці кабелі щодня передається фінансових операцій на суму понад 10 трильйонів доларів США [94].

В умовах підвищених ризиків Саудівська Аравія запропонувала прокласти нові кабелі з Азії в Європу в рамках проєкту «Trans Europe Asia System» [116]. Незважаючи на значну вартість проєкту, він може стати рятівним, однак слід враховувати, що ситуація в Ізраїлі може впливати як на швидкість робіт та їхню безпеку, так і на безпеку самих комунікацій, якщо «гаряча» стадія протистояння затягнеться.

Для забезпечення захисту основних мореплавних логістичних комунікацій, оборонні установи повинні мати можливість приймати ключові рішення та швидко реагувати на надзвичайні ситуації за допомогою детальних даних у реальному часі. Максимальна обізнаність про ситуацію та швидкість є ключовими [32]. Проте й такі кроки не завжди успішні та передбачають лише оперативне втручання без стратегічного вирішення проблеми. Це поєднує напруженість навколо Червоного моря з українською кризою. І тимчасові заходи дають лише тимчасовий ефект обох конфліктах. Без формування стратегічного підходу до їх вирішення та встановлення міцного миру з гарантіями безпеки повернення до стабільного судноплавства

у регіонах неможливе.

Забезпечення безпеки в Червоному морі потребує постійної міжнародної співпраці та дипломатичних зусиль для вирішення глибинних конфліктів, які сприяють регіональній нестабільності. Тому сьогодні важливий діалог і можливість збереження контактів для створення договірних баз з урахуванням усіх використаних нових ініціатив і рішень для організації стабільного морського трафіку та забезпечення безпеки традиційних судноплавних комунікацій.

Важливо також враховувати, що воєнні дії та обмеження негативно впливають на галузевий ринок праці. Через це гуманітарна криза продовжується, хоч і не в таких загрозливих масштабах як у пандемічний період. Сьогодні воно пов'язана з небезпеками воєнних ризиків, необхідністю забезпечити морякам можливості відмови від рейсу до небезпечних районів, належне грошове відшкодування та репатріацію. У відповідь на напруженість у Червоному та Чорному морях, а також регіонах Західної Африки у лютому 2024 року Комітет Міжнародного переговорного форуму (IBF) по зоні військових операцій (WOAC) погодив додаткові заходи щодо забезпечення безпеки та благополуччя моряків для району Аденської затоки. У Переліку визначених зон ризику IBF [74] з застосовними перевагами були визначені небезпечні зони у регіонах воєнних конфліктів, компенсація морякам, а також право на репатріацію за рахунок компанії.

У документі також згадується створений Об'єднаними морськими силами (CMF) у 2017 р. транзитний коридор морської безпеки (MSTC), про який уже згадувалося вище. Метою цього коридору є забезпечення рекомендованого торговельного маршруту, навколо якого військово-морські сили можуть зосередити свою присутність і спостереження. Рекомендується, щоб усі судна використовували MSTC для отримання усіх необхідних вигід від військової присутності та спостереження [69].

Необхідно відзначити, що у створенні та функціонуванні Українського зернового (2022 – 2023 рр.) та Альтернативного експортного коридорів (з 2023 р.) простежуються подібні до зазначених коридорів риси.

У цілому ж морські коридори та схеми розподілу руху у морських акваторіях давно стали стандартною практикою оптимізації судноплавних комунікацій. Загальні правила їх встановлення та функціонування, як зазначалося вище, передбачені Конвенцією ООН з морського права 1982 р. (ст.ст. 22, 41, 53).

Цими нормами визначені групи правил для територіального моря, архіпелажних вод і проток, що використовуються для міжнародного судноплавства, та сформовано відповідні загальні принципи щодо їх встановлення, які фактично стали керівними принципами їх роботи: а) забезпечення безпеки судноплавства; б) особлива роль Міжнародної морської організації у процедурі їх встановлення (рекомендації, затвердження маршрутів прямування та консультування); с) необхідність урахування шляхів, що зазвичай використовуються для міжнародного судноплавства, звичайних шляхів проходження та звичайних судноплавних фарватерів, загальноприйнятих міжнародних правил; d) обов'язковість опублікування в офіційних виданнях держави. Різниця простежується лише в урахуванні інтенсивності та категорій суден у територіальному морі, конкретизації наближеності та відхилення від осьових ліній для архіпелажних вод, та узгодженні з суміжними державами для проток, що використовуються для міжнародного судноплавства.

IBF WOAC одноголосно погодила визначати Червоне море та Аденську затоку «військово небезпечними», щоб підкреслити серйозність ситуації. Це рішення було прийнято на засіданні 12 березня 2024 року після нападу хуситів на корабель «True Confidence», що призвело до загибелі трьох моряків. Район бойових операцій IBF знаходився в 12 морських милях від материкового узбережжя Ємену. Це рішення розширює територію небезпечного району з метою охоплення попередньо оголошеної зони високого ризику, яка включала південну частину Червоного моря та Аденську затоку, що тягнеться до узбережжя Еритреї. Район охоплює Бабель-Мандебську протоку, включаючи транзитний коридор морської безпеки (MSTC) у межах Аденської затоки.

ВИСНОВКИ

У результаті проведеного дослідження, виконаного на основі аналізу міжнародних стандартів та кращих управлінських практик, регіональних та внутрішньонаціональних організаційно-правових зусиль у сфері забезпечення функціонування морських ланцюгів постачання у надзвичайних умовах, теоретико-прикладного опрацювання вітчизняних та зарубіжних наукових розробок у галузі публічного адміністрування та права, сформульовано низку висновків, пропозицій і рекомендацій, спрямованих на удосконалення публічного адміністрування у цій сфері.

Основними з них є такі:

1. Значення морських ланцюгів постачання у системі глобальних транспортних сполучень неможливо переоцінити, адже крім тотального превалювання у перевезеннях вантажів на великі відстані, вони пов'язують континенти та держави, забезпечуючи економічну взаємозалежність та єдину систему транспортних сполучень. Крім того, морські перевезення вважаються більш екологічними у порівнянні з іншими видами транспорту, що є особливо важливим з урахуванням викидів парникових газів та Стратегіями Міжнародної морської організації та ЄС, спрямованими на поступове зменшення та прагнення нульового рівня викидів від судноплавства до 2050 року.

2. На теперішній час морські вантажоперевезення, зберігаючи лідерські позиції у системі глобальної торгівлі, сполучені з низкою природних та інфраструктурних ризиків, зокрема, залежністю від географічних, природно-кліматичних і навігаційних умов, а також необхідності створення та періодичного оновлення портового устаткування. Їх оптимізація є складним і різноплановим завданням, яке потребує ретельного врахування факторів технологічних інновацій, геополітичної динаміки, зміни споживчих переваг, охорони навколишнього середовища та прагнення до зменшення викидів від судноплавства та портової діяльності. Пропозиції щодо її удосконалення

охоплюють зусилля учасників морських ланцюгів постачання та органів управління цією діяльністю усіх рівнів і стосуються впровадження комплексних механізмів управління, модернізації транспортної інфраструктури, широкого використання цифрових технологій, вирішення проблем стійкості та окреслення і пошук можливостей вирішення проблем та майбутніх перспектив на основі системи управління ризиками.

3. Характеристика норм Конвенції ООН з морського права 1982 р. засвідчила наявність спільних рис при встановленні морських коридорів та схем розподілу руху суден у територіальному морі, у протоках, використовуваних для міжнародного судноплавства, а також в архіпелажних водах. Відмінності стосується незначного за кількістю кола питань, які пов'язані із особливостями правового статусу та режиму зазначених морських просторів.

4. Держави та їх об'єднання активно використовують можливість встановлення морських коридорів та схем розподілу руху суден з метою досягнення провідного принципу морського права, морської та портової діяльності – забезпечення безпеки судноплавства. І поза залежністю від причин встановлення таких мореплавних комунікацій, усі вони наслідують головну мету – сприяння глобальній міжнародній торгівлі та забезпечення дієвості усесвітніх ланцюгів постачання).

5. Створюючи «зелені» морські коридори, уряди ініціюють глобальні зрушення та забезпечують взаємовплив між регіональним та національним публічним адмініструванням мореплавства і портової галузі з глобальним, коли простежується не лише звична схема імплементації кращих практик – з глобального на регіональний та національний, а й рух у протилежному напрямку – на основі кращих практик нижчого рівня вдосконалюється глобалізований управлінський підхід до екологізації і декарбонізації, а зусилля з досягнення Цілей сталого розвитку ООН набувають нового потужного імпульсу. Транскордонний, міжгалузевий характер «зелених» коридорів вимагає від країн відмовитися від принципу технологічної

нейтральності, зміцнити співпрацю між державними установами та між урядами, а також застосувати активний та загальносистемний підхід до розробки та впровадження екологічної політики. Завдяки «зеленим» коридорам міжнародне судноплавство має унікальну можливість стати рушійною силою глобального енергетичного переходу, але те, наскільки ця можливість стане реальністю, залежить від надійних, цілеспрямованих та своєчасних національних політичних та адміністративних дій.

6. Негативні фактори нового часу призводять до поступового пошуку нових рішень та механізмів зменшення впливу на морську індустрію. Архітектура заходів щодо врегулювання конфліктів повинна включати як стратегічний (постійний), так і оперативний (тимчасовий) компоненти. Їх побудова неможлива без формування точок взаємодії між сторонами для забезпечення стійкого розвитку людства, досягнення Цілей сталого розвитку ООН. Створення міждержавних платформ для пошуку рішень про зменшення впливу на довкілля та протидії викликам погодно-кліматичних явищ сьогодні необхідні, насамперед, для майбутніх поколінь та збереження довкілля. Численні загрози глобального потепління для мореплавства формують порядок денний для держав, їх об'єднань, судновласників та страховиків. Питання ретельного планування та оцінки можливих загроз, пошуку нових судноплавних маршрутів та мінімізації збитків змушують відмовлятися від стандартних рішень, приймати та апробувати на практиці нові підходи в організації морських логістичних коридорів, технічному оснащенні, при підготовці екіпажів до нових умов роботи морської індустрії.

7. Україною вживаються заходи з приведення морських коридорів та схем розподілу руху у відповідність до поточних умов та з метою якнайкращого забезпечення безпеки мореплавства. Ініціативи України підтримуються Міжнародною морською організацією. Встановлені безпекові та гуманітарні морські коридори діють відповідно до міждержавних домовленостей з необхідним повідомленням про це Міжнародної морської організації, а їх функціонування у Чорноморському регіоні засвідчує високу

результативність.

8. Незважаючи на завершення Ініціативи з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів сучасне міжнародне право та відповідальні організаційні зусилля країн і міжнародних організацій дають можливість вижити країні, що потерпає від наймасштабнішого воєнного терористичного вторгнення, намагається дати роботу громадянам та захистити найвразливіших не лише на своїй території, а й по усьому світу. Ефективність Альтернативного морського коридору є доведеною, а вирішення безпекових питань судноплавства прибережними акваторіями дозволяє йому працювати як на імпорт, так й на експорт. При цьому, розпочаті у вересні – жовтні 2024 року російські атаки на судна, що задіяні у його функціонуванні, акцентують увагу на необхідність вирішення питань підсилення протиповітряної оборони портів причалів.

9. Забезпечення безпеки у Червоному морі та поблизу нього потребує постійної міжнародної співпраці та дипломатичних зусиль для вирішення глибинних конфліктів, які сприяють регіональній нестабільності. Тому сьогодні важливим є діалог і можливість збереження контактів для створення договірних баз з урахуванням усіх використаних нових ініціатив і рішень для організації стабільного морського трафіку та забезпечення безпеки традиційних судноплавних комунікацій. Для захисту основних морських ланцюгів постачання та інших водних шляхів, оборонні установи повинні мати можливість приймати ключові рішення та швидко реагувати на надзвичайні ситуації за допомогою детальних даних у реальному часі. Максимальна обізнаність про ситуацію та швидкість є ключовим. Проте й такі кроки не завжди успішні та передбачають лише оперативне втручання без стратегічного вирішення проблеми. Це поєднує напруженість навколо Червоного моря з українською кризою. І тимчасові заходи дають лише тимчасовий ефект обох конфліктах. Без формування стратегічного підходу до їх вирішення та встановлення міцного миру з гарантіями безпеки повернення до стабільного судноплавства у регіонах неможливе.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. <http://surl.li/nbmgru>
2. San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, 1994. <https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/san-remo-manual-1994>
3. Paris Agreement, 2015. <http://surl.li/fuuxka>
4. Clydebank Declaration for green shipping corridors, 2021. <http://surl.li/gwbjps>
5. Initiative on the Safe Transportation of Grain and Foodstuffs from Ukrainian Ports, 2022. <http://surl.li/dedpok>
6. Про державний кордон України: Закон України від 4.11.1991 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>
7. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року: Закон України від 3.06.1999 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/728-14#Text>
8. Про внесення змін до Закону України «Про Державний бюджет України на 2023 рік»: Закон України від 24.02.2023 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2953-20#n2>
9. Порядок надання гарантій компенсації шкоди, заподіяної внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України та воєнних дій на території України, фрахтувальникам, операторам та/або власникам морських суден та суден внутрішнього плавання, що ходять під прапором України та під прапорами іноземних держав, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2024 р. № 361. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/361-2024-п#Text>
10. В Україні планують змінити правила експорту аграрної продукції. <http://surl.li/sujhtz>
11. Жарикова А. Експорт тимчасовим коридором: перше судно з

зерном вийшло з порту Чорноморськ. <http://surl.li/tetnpu>

12. Зерновий аншлаг: у порти Великої Одеси зайшло 17 балкерів. <http://surl.li/lpbwwz>

13. Зерновим коридором з портів Великої Одеси пройшли понад тисячу суден. <http://surl.li/twotiq>

14. Кириченко А. Зрив «зернової угоди» з РФ: розкрито український «План Б». <http://surl.li/scszew>

15. Кілійський завод УДП спустив на воду першу SLG баржу. <http://surl.li/yvkpbd>

16. Лиса А. За 2022 рік у Дунайські порти інвестували \$15 млн – АМПУ. <http://surl.li/fozpwj>

17. Морський коридор забезпечив 75% довоєнного товарообігу України. <http://surl.li/sudsjy>

18. Підготовлено пропозиції щодо внесення змін до системи розподілу руху №2. Підходи до портів Чорноморськ, Одеса та Південний. URL: <https://hydro.gov.ua/?p=3270>

19. Понад 40% експорту соняшникової олії у 2022-2023 МР пройшло через дунайські порти. <https://www.blackseanews.net/read/209517>

20. Решетков Д.М., Павлова Н.Л. Вплив пандемії COVID-19 на роботу морських портів. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського*. Серія: Технічні науки. 2021. № 6. Т. 32 (71). С. 231-238. <https://doi.org/10.32838/2663-5941/2021.6/37>

21. Тимчасовим коридором до портів Великої Одеси пройшли уже понад 50 суден. <http://surl.li/wmnsqv>

22. Україна чекає відповідь Туреччини на пропозицію відновлення роботи зернового коридору без Росії. <http://surl.li/cfzkux>

23. Шмигаль: у 2024 році морським коридором Україна експортувала 66 мільйонів тонн вантажів. <http://surl.li/ysekgg>

24. 50+ Mind-Blowing eCommerce Statistics for 2021. <http://surl.li/tlmyxh>

25. About The Agenda Impact of Corona Virus on Global Trade.
<http://surl.li/iniyqx>
26. Addressing Financial Challenges of Sustainable Shipping IMO.
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-1579.aspx>
27. Advisory To Shipping No. A-48-2023. <http://surl.li/oenhzi>
28. A.P. Moller – Maersk and IBM to discontinue TradeLens, a blockchain-enabled global trade platform. <http://surl.li/qnpgjo>
29. Axe D. NATO Planes Watched As Three Civilian Ships Ran Russia's Naval Blockade Of Ukraine. *Forbes*. <http://surl.li/ngtrfy>
30. BALTIME 1939 (as revised 2001). <http://surl.li/nbphsz>
31. Baraniuk C. The rival to the Panama Canal that was never built.
<http://surl.li/ywflqk>
32. Batavier G. The Red Sea crisis: tracking the volatile security situation.
<http://surl.li/njklsu>
33. Black Sea Grain Initiative. Joint Coordination Centre.
<http://surl.li/rhplwo>
34. Black Sea: Navigation warnings issued by Russia and Ukraine July 20 following end of grain initiative. <http://surl.li/rzjmdt>
35. Blockchain in Shipping: Revolutionizing Global Supply Chains.
<http://surl.li/drozpr>
36. Can 'green corridors' tackle shipping's giant carbon footprint?
<http://surl.li/duzwef>
37. Can the cloud lift global trade? <http://surl.li/ftrltj>
38. Canadian Green Shipping Corridors Preliminary Assessment.
<http://surl.li/vxgkwu>
39. Carbon Contracts for Difference (CCfD). <http://surl.li/zgcksn>
40. Chilean Ministries of Energy, Transport and Telecommunications, and Foreign Affairs, together with the Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping launch joint project to establish green shipping corridors in Chile.
<http://surl.li/nyfjxo>

41. China's Response to the U.S. Trade War. <http://surl.li/zatrkw>
42. Christensen J. How decarbonizing shipping could unlock a global energy transition. <http://surl.li/xxucaj>
43. Clean Maritime Demonstration Competition. <http://surl.li/slelgi>
44. Climate Action in Shipping. Progress towards Shipping's 2030 Breakthrough. <http://surl.li/qfrpql>
45. CMA CGM Secures Digitalization Partnership. <http://surl.li/tehrof>
46. COVID-19: The Great Lockdown and its Impact on Small Business. <https://www.intracen.org/file/itsmecoco2020pdf>
47. Conflict in the Middle East is affecting a key energy lifeline for Europe. How big is the risk? <http://surl.li/jjxioq>
48. Contracts for Difference. <http://surl.li/dfmynt>
49. Culverwell D. Is Ukraine's new Black Sea corridor working? Experts say it has potential. <http://surl.li/rkbmv>
50. Demining Black Sea: Türkiye, Bulgaria and Romania Sign Agreement. *European Pravda*. <http://surl.li/xkeluc>
51. Digitalization in maritime transport: ensuring opportunities for development. <http://surl.li/ehftfg>
52. Drewry. <https://www.drewry.co.uk/home>
53. E-commerce as percentage of total retail sales worldwide from 2021 to 2027. <http://surl.li/mrwsqo>
54. Elshahn Z., Siedlok F. "Can we build it? Yes, we can!" complexities of resource re-deployment to fight pandemic. *Industrial Marketing Management*. 2021. Vol. 93. P. 191–207. <https://doi.org/10.1016/j.indmarman.2021.01.013>
55. Etukudoh E., Adefemi A., Ilojanyia V., Umoh A., Ibekwe K., Nwokediegwu Z. A Review of sustainable transportation solutions: Innovations, challenges, and future directions. *World Journal of Advanced Research and Reviews*. 2024. Vol. 21. P. 1440–1452. <https://doi.org/10.30574/wjarr.2024.21.1.0173>
56. EUNAVFOR Operation ASPIDES. <http://surl.li/glytes>

57. European Hydrogen Bank – a fixed premium per kilogram of hydrogen produced could cut the price of hydrogen by at least half in the coming years.

<http://surl.li/zffnjt>

58. Faqiang L., Abliakimova E. Safe ports: law, theory, practice under conditions of the COVID-19 pandemic. *Lex Portus*. 2020. Vol. 4. P. 7-34.

<https://doi.org/10.26886/2524-101X.4.2020.1>

59. Fishchuk I. Logistics & Supply Chain Optimization: Top 10 Challenges and Solutions. <http://surl.li/jtlokr>

60. Fiscal Policies for Development and Climate Action. <http://surl.li/vcdhsl>

61. Global trade hits record high of \$28.5 trillion in 2021: UNCTAD. <http://surl.li/tckmei>

62. Gopinath G. Geopolitics and its Impact on Global Trade and the Dollar. <http://surl.li/szrpif>

63. Grain From Ukraine. <https://mfa.gov.ua/en/grain-ukraine>

64. Green Corridors. Pre-Feasibility Study Phase. <http://surl.li/lwrofc>

65. Green Shipping Challenge at COP27. <https://greenshippingchallenge.org/cop27/>

66. Green Shipping Corridors. <http://surl.li/mxdvee>

67. Green Shipping Corridors Framework. <http://surl.li/tstwis>

68. Grigorenko Yu. Safe corridor: how Ukrainian exports through ports work now. <http://surl.li/gciffa>

69. Guidance on Maritime Security Transit Corridor. <http://surl.li/zhloaa>

70. H2Global. <http://surl.li/ikqzfm>

71. Hampstead J.P. CargoX CEO: smart contracts reduced BoL transfer time to 4 minutes. <http://surl.li/frrwrw>

72. Hoskins P. El Nino drought: Panama Canal cuts ship numbers further. <https://www.bbc.com/news/business-67281776>

73. Houthis knock out underwater cables linking Europe to Asia – report. *Jerusalem Post*. <https://www.jpost.com/middle-east/article-788888>

74. IBF List of designated risk areas, with applicable benefits (as of 16th February 2024). <http://surl.li/fkuhnf>

75. Ibrahim O., El-Geziry T.M., Khedr A., Alam El-Din K. Impacts of recent development processes on the temporal and spatial sea-level variations along the Suez Canal. *Regional Studies in Marine Science*. 2023. Vol. 66, 103120. <https://doi.org/10.1016/j.rsma.2023.103120>

76. ІМО підтримала зміни в системі розподілу руху до портів Великої Одеси. <http://surl.li/sfougnd>

77. IMO MEPC 80: Shipping to reach net-zero GHG Emissions by 2050. <http://surl.li/qzkecu>

78. Inflation Reduction Act of 2022. <http://surl.li/ljlbik>

79. Is China a winner from the Red Sea attacks? <http://surl.li/jbuvkk>

80. Is green methanol the clean fuel the world is forgetting? <http://surl.li/kbqjzs>

81. Just Transition. New Zealand Ministry of Business, Innovation and Employment. <http://surl.li/fofhlh>

82. Kalpin A. Safe Ports and Moorings for Loading and Unloading in Contract of Affreightment. *Law*. 2010. Vol. 2. P. 47–56. <http://surl.li/zdxxrw>

83. Kivalov S. Current Threats to Sustainable Shipping – from War Risks to Climate Changes. *Lex Portus*. 2024. Vol. 10(2). P. 15–24. <https://doi.org/10.62821/lp10202>

84. Klymenko A. Facebook. <http://surl.li/ionfvs>

85. Kormych B., Averochkina T. Black Sea Grain Initiative is Dead, Long Live the New Trade Corridor. *Lex Portus*. 2023. Vol. 9(4). P. 7–15. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.4.2023.1>

86. Lane T. How Is This Suez Canal Slowdown Different From The Last? Businesses Are Better Prepared. <http://surl.li/mfoyxm>

87. LaRocco L.A. Suez Canal blockage is delaying an estimated \$400 million an hour in goods. <http://surl.li/oxxpjg>

88. Li F. Disconnected in a pandemic: COVID-19 outcomes and the digital

divide in the United States. *Health Place*. 2022. Sep.77, 102867.
<https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2022.102867>

89. LINERTIME. <http://surl.li/veemwe>

90. Malyarenko T., Kormych B. New Wild Fields: How the Russian War Leads to the Demodernization of Ukraine's Occupied Territories. *Nationalities Papers*. 2023. P. 1-19. <https://doi.org/10.1017/nps.2023.33>

91. Manky O., Mogollón N. How DiDi Chuxing Adapts to Latin America's Era of Digital Platforms <http://surl.li/rduywh>

92. Mapping options for Green Shipping Corridors can be done in seven easy steps. <http://surl.li/ktjrah>

93. Maritime Security Transit Corridor (MSTC). <http://surl.li/pcjoqd>

94. Mersinoglu Y.C., Gross A. Telecoms groups reroute Red Sea internet traffic after Houthi attacks. Financial Times. <http://surl.li/xbutgb>

95. McMillan A. How Amazon Air is Expanding its Supply Chain Fleet. <http://surl.li/tutfhm>

96. Millard P., McDonald M.D. Saving the Panama Canal Will Take Years and Cost Billions, If It's Even Possible. Bloomberg. <http://surl.li/fhhwrd>

97. Mongilio H. Chinese Tanker Hit with Houthi Missile in the Red Sea. U.S. Naval Institute. <http://surl.li/vcgexh>

98. MSC змінить маршрут своїх суден біля Шрі-Ланки, щоб захистити синіх китів. <http://surl.li/bseuga>

99. Nagy G., Bányai Á., Illés B., Varga A. The impact of increasing digitalization on the logistics sector and logistics services providers. *Multidiszciplináris Tudományok*. 2023. Vol. 13. P. 19–29. <https://doi.org/10.35925/j.multi.2023.4.3>

100. New and Amended Traffic Separation Schemes. <http://surl.li/nedtbz>

101. New Suez Canal. <http://surl.li/hryuzx>

102. Norway awards record funding to green maritime projects. <http://surl.li/cjimkl>

103. Norway goes big on hydrogen- and ammonia-fuelled ships.
<http://surl.li/iwdmwu>
104. Ongoing challenges to ports: the increasing size of container ships.
<http://surl.li/lkzcws>
105. Osman M.C., Hüge-Brodin M., Ammenberg J., Karlsson J. Exploring green logistics practices in freight transport and logistics: a study of biomethane use in Sweden. *International Journal of Logistics Research and Applications*. 2022. Vol. 26(5). P. 548–567. <https://doi.org/10.1080/13675567.2022.2100332>
106. Port Community Systems (PCS) as a competitive instrument to improve foreign trade. <http://surl.li/qfzlxo>
107. Port of Montreal Joins Maersk Blockchain. <http://surl.li/vjlhbm>
108. Quinn A., Krasnolutska D. Ukraine Defies Russia by Trying to Revive Black Sea Trade. <http://surl.li/zwt sop>
109. Reducing emissions from the shipping sector. <http://surl.li/ngbdql>
110. Recent updates in the “Safe Port” warranties treatment.
<http://surl.li/wuytvn>
111. Review of Maritime Transport, 2021. <http://surl.li/wibkjs>
112. Review of Maritime Transport 2022. <http://surl.li/jvueyj>
113. Review of Maritime Transport 2023. <http://surl.li/oulksf>
114. Russia launches attack on Palau-flagged cargo ship heading to Ukrainian port of Izmail. <http://surl.li/dfbzcc>
115. Safety Considerations for Establishing Green Shipping Corridors.
<http://surl.li/nwkdro>
116. Saudi Arabia plans to lay an underwater cable through Israel.
<http://surl.li/zjmria>
117. Serheichuk N. Innovation in logistics: how to succeed with it.
<http://surl.li/fbmthu>
118. Shanghai-LA green corridor to promote zero-carbon shipping.
<http://surl.li/klppmr>
119. Shanghai, LA mull building world’s 1st green shipping corridor

spanning Pacific. <http://surl.li/jtlojm>

120. Shipping Market Review – November 2023. <http://surl.li/dpuyoz>

121. Shipping volume in Suez Canal drops 28% after disruptions. <http://surl.li/sqrjlb>

122. Somasekhar A. Fuel tankers face long slog as Panama Canal drought reroutes flows. *Reuters*. <http://surl.li/dpnsru>

123. Statement from Secretary of Defense Lloyd J. Austin III on Ensuring Freedom of Navigation in the Red Sea. <http://surl.li/kskvks>

124. Statement – Supplementary Information of HGC Global Communications Regarding Submarine Cable Damage in the Red Sea To Demonstrate Hong Kong as International Telecommunication Hub. <http://surl.li/ysgfdb>

125. Summary of Inflation Reduction Act provisions related to renewable energy. <http://surl.li/suebsy>

126. Talalasova E., Fahnestock J. National and regional policy for green shipping corridors. <http://surl.li/eeupqi>

127. The grain corridor in the Black Sea in June – July 2023: The final statistics and database. <https://www.blackseanews.net/en/read/207061>

128. The Impact of Mega-Ships. <http://surl.li/kvapeq>

129. The Importance of Container Shipping: Its Role and Trends in Global Trade. <http://surl.li/nzmoew>

130. The Ministry of Reconstruction of Ukraine denies suspension of the grain corridor. <http://surl.li/pfhjlf>

131. The next wave: Green corridors. <http://surl.li/glorum>

132. The Nordic Roadmap: Plotting a course for the maritime energy transition. <http://surl.li/fytjqm>

133. Turkish cargo ship hits mine in Black Sea, sustains minor damage. <http://surl.li/tlrvtzv>

134. UN crisis response group calls for immediate action to avert cascading impacts of war in Ukraine. <http://surl.li/hrxefn>

135. World trade developments, 2018–2019. <http://surl.li/lzcbde>
136. Yang Z. The Suez Canal Blockage in March 2021: The Causation of the Incident and Its Economic and Social Influences. *AEMPS*. 2024. Vol. 60. P. 185–192. <https://doi.org/10.54254/2754-1169/60/20231217>
137. Zero Emission Area Programme. <http://surl.li/xeakei>
138. Zhang Y., Cheng L. The role of transport infrastructure in economic growth: Empirical evidence in the UK. *Transport Policy*. 2023. Vol. 133. P. 223–233. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.01.017>