13. 1-st World Congress on safety science. Living in safety. Koln: Verlag TVV Rheinland GmbH, 1990. – P. 36-42
14. Kucharski Jeffrey B., Unesaki Hironobu. Japan's 2014 Strategic Energy Plan: A Planned Energy System Transition Journal of Energy. – 2017. – May. – P. 1-13
15. Lynn R. Kahle, Eda Gurel-Atay. Communicating Sustainability for the Green Economy. – New York: M.E. Sharpe, 2014. – 320 p.
16. Rauchs Michel. Global Blocklockchain Benchmarking Study / Michel Rauchs. – United Kingdom, Cambridge: Cambridge Centre for Alternative Finance,2017. – 115 p.
17. Scalise P. J. Hard choices: Japan's post-fukushima energy policy in the 21st century,» in Natural Disaster and Nuclear Crisis in Japan, J. Kingston, Ed., Routledge, 2012.– 328 p.
18. Yermack, D. Is bitcoin a real currency? An economic appraisal //. NBER Working Paper. – 2014. – No. 19747, National Bureau of Economic Research. – http:// www. nber.org/papers/w19747
19. Zweig David. «Resource Diplomacy» Under Hegemony: The Sources of Sino-American Competition in the 21st Century? / David Zweig Center on China's Transnational Relations. Working Paper No. 18. – The Hong Kong University of Science and Technology. 2006. – 27 p.

DOI https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-2

## ДЕЯКІ ОСОБЛИВОСТІ НАЦІОНАЛЬНИХ СТРАТЕГІЙ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

**Кузніченко Сергій Олександрович**
*доктор юридичних наук, професор,*
*заслужений діяч науки і техніки України, член-кореспондент*
*Національної академії правових наук України*
*м. Одеса, Україна*

Відповідно до Морської доктрини України на період до 2035 року, в наш час потребують оновлення напрями розвитку України як морської держави. В положенні Морської доктрини визначено стратегію та основні напрями подальшого розвитку України як морської держави, оскільки саме від ефективності реалізації державної морської політики залежать суверенітет і територіальна цілісність України, її економічна та енергетична незалежність, сталий розвиток та інтеграція в євроатлантичний політичний, економічний, правовий і безпековий простір.

Правовою основою морської діяльності в Україні є Конституція України, Закони України «Про національну безпеку України», «Кодекс торговельного мореплавства України», «Про транспорт України», «Про оборону України», «Про міжнародні договори України», «Про зовнішньо-економічну діяльність України» та інші нормативно-правові акти.

Необхідно зазначити, що Україна має сприятливі умови для розвитку морської діяльності, проте негативний вплив процесів сьогодення, характерних для всієї економіки країни, спричиняє загострення комплексу економічних, соціальних та інших проблем, зумовлює різке зниження обсягів виробництва у сфері морської діяльності.

Термін «морська безпека», відповідно до п. 1.7 Тимчасового типового положення про службу морської безпеки морського торговельного порту (портового засобу), затвердженого наказом Державного департаменту морського і річкового транспорту від 17 червня 2004 р. № 162, визначається як постійно підтримуваний стан захищеності інтересів особи, суспільства і держави від загроз піратства, тероризму та актів незаконного втручання в морську галузь, а також людські й матеріальні ресурси та заходи, які призначені та застосовуються для захисту суден, їх екіпажів, вантажу, портових засобів і інфраструктури морських торговельних портів [8]. Аналізуючи зазначену категорію, можна зазначити, що, що морську безпеку слідує розглядати як невід'ємну складову державної безпеки України, під якою розуміється захищеність державного суверенітету, територіальної цілісності, демократичного конституційного ладу та інших життєво важливих національних інтересів від реальних і потенційних загроз невоєнного характеру [2].

При виборі стратегії розвитку необхідно використати найважливіші принципи досягнення мети: по-перше, осмислення поточних і перспективних завдань і порівнянності витрат з результатами; по-друге, розглядати усі можливі альтернативні підходи з оцінкою переваг і недоліків оригінальних і стандартних рішень; по-третє, пошук найбільш несподіваних рішень, які вимагають ретельнішого обґрунтування або відхилення; по-четверте, повнота обізнаності про умови діяльності з можливістю чіткої класифікації і кваліфікації результатів і подій [7, 22].

До пріоритетних національних інтересів на морі належать задоволення потреб суспільства, економіки і держави у використанні ресурсів моря, посилення позиції України серед провідних морських держав, а також забезпечення належного рівня безпеки.

Метою державної морської політики є реалізація національних інтересів в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану, відновлення та захист суверенітету і територіальної цілісності держави, інтенсифікація розвитку морської індустрії із застосуванням сучасних технологій і перетворення її на потужний сектор

економіки, посилення інтеграційних зв'язків із світовим морським співтовариством, сталий розвиток морської індустрії та приморських регіонів.

Так, в звіті Голови Морської адміністрації за 2021 рік, було зазначено, що впродовж 2021 року основні зусилля Морської адміністрації, були спрямовані на: нормативно-правове врегулювання питань здійснення державного нагляду (контролю) з питань додержання суб'єктами господарювання вимог законодавства у сферах перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і внутрішнього водного транспорту та безпеки на морському та внутрішнього водному транспорті; виявлення та усунення чинників, які негативно впливають на рівень безпеки під час взаємодії суден, які здійснюють міжнародні перевезення, та морських портів та портів внутрішнього водного транспорту; пошук альтернативних методів захисту об'єктів морського та внутрішнього водного транспорту, які становлять найбільшу небезпеку для життя та здоров'я людей, однак фінансовий стан яких не дозволяє реалізувати заходи з охорони на граничнодопустимому рівні; удосконалення системи практичної підготовки працівників морського та внутрішнього водного транспорту, шляхом залучення експертів від міжнародних організацій для підвищення обізнаності з питань безпечного судноплавства та функціонування об'єктів портової інфраструктури [3].

Однією з складових стратегії морської безпеки є розвиток морської індустрії, яка передбачає, що торговельне мореплавство повинне посісти одне з провідних місць у національній економіці з огляду на географічні, природно-кліматичні умови, наявність розгалуженої транспортної системи, потенціал морських портів, внутрішніх водних шляхів, та деякі інші обставини.

Так, Ніколюк О. В. та Вітюк А. В., досліджуючи механізм управління інноваційним розвитком морських портів у забезпеченні логістичної інфраструктури України, зазначають, що стратегічна мета полягає в створенні сприятливих умов для забезпечення інноваційного розвитку морської портової галузі на основі нормативно-правових принципів та програмно-цільових методів у напрямку узгодження інтересів та об'єднання зусиль держави й бізнесу у забезпеченні логістичної інфраструктури. А щодо пріоритетних напрямів, то серед них: ефективне використання морського потенціалу України; державна підтримка інноваційних проектів; формування конкурентного середовища, яке відповідало б сучасним ринковим трансформаціям; гармонізація відносин між державою та суб'єктами морської портової галузі [6].

Лохман Н. В. та Степаненко В. О., аналізуючи концептуальні засади управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури України, зазначають, що їх метою є забезпечення високого рівня конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури.

Щодо їх реалізація, вони мають здійснюватися через наступні стратегічні напрямки: по-перше, удосконалення інституційно-правового забезпечення управління морською транспортною інфраструктурою; по-друге, оптимізація управління морської транспортної інфраструктури України; по-третє, покращення інформаційної логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності [5, 104].

Щодо змісту Морської доктрини, потрібно зазначити, що вона ґрунтується на результатах оцінки ситуації у сфері морської діяльності держави та аналізі загроз національній безпеці України з морського напрямку. Положення самої Доктрини можливо буде реалізувати за умов внесення змін у чинне законодавство, які мають повністю відповідати положенням міжнародного морського права.

Отже, розвиток України як морської держави передбачає здійснення збалансованої морської політики, а забезпечити це можливо, поєднавши врегулювання як зовнішніх, так і внутрішніх суспільних відносин, які виникають у процесі провадження морської діяльності. Таким чином, Україна через національну морську політику повинна забезпечити досягнення національних інтересів в прибережній зоні, у внутрішніх морських водах, територіальному морі, у виключній економічній зоні, на континентальному шельфі України та у відкритому морі.

**Література:**

1. Габ О.Г., Корощенко М.М. Пріоритети державної морської політики у сфері розвитку морських портів України. *Інвестиції: практика та досвід*. № 13-14. 2020. С. 37 – 142.

2. Закон України «Про національну безпеку України». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text

3. Звіт Голови Морської адміністрації за 2021 https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/gromadska-rada/Zvit/Zvit_2021.pdf

4. Ільченко С. В. Організаційно-економічні основи інституціонального реформування морських портів: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 / С. В. Ільченко. Одеса, 2007. 20 с.

5. Лохман Н. В., Степаненко В. О. Концептуальні засади управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури України. *Modern Economics*. 2020. № 23(2020). С. 102-107.

6. Ніколюк О. В., Вітюк А. В. Інноваційні аспекти розвитку морських портів у забезпеченні логістичної інфраструктури України. *Ефективна економіка*. http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/4_2020/15.pdf

7. Степанова К.В., Степанов В.М. Морська держава та морська політика *Економіка та держава*. № 3. 2017. С. 21-24.

8. Тимчасове типове положення про службу морської безпеки морського торговельного порту, затверджене наказом Державного

департаменту морського і річкового транспорту (портового засобу) від 17 червня 2004 р. № 162. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0162538-04#Text.

DOI https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-3

## ІНСТИТУЦІЙНА СПРОМОЖНІСТЬ СЕРЕДОВИЩА ПОЛІТИЧНОЇ БЕЗПЕКИ В ДЕРЖАВАХ ДЕМОКРАТИЧНОГО ТРАНЗИТУ

**Омельченко Станіслав Валентинович**
*аспірант кафедри політології*
*Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара*
*м. Дніпро, Україна*

Для країн розвиненої демократії інституційна спроможність є інтегральним показником можливостей захисту прав людини, функціонування соціально орієнтованої ринкової економіки та впровадження цілей сталого розвитку. В умовах політичних трансформацій критерії інституційної спроможності вступають аналітичною рамкою оцінювання здатності політичної системи та окремих її елементів реалізувати рух суспільства до демократичних орієнтирів. Середовище політичної безпеки є одним з базових передумов для дієздатної демократії. Воно визначає межі дозволеного в рамках політичної конкуренції, а також забезпечує вихідні позиції для представництва інтересів реалізації довгострокових проєктів, формування консолідованої державної політики тощо. В умовах жорстокої російсько-української війни базові параметри політичної безпеки або виявилися порушеними. Тому їх відновлення вимагає аналізу не лише перспектив усунення зовнішньої загрози, але й відповідності демократичних інститутів світовим стандартам та вимогам. Нагальною потребою є формування завдань для політика-інституційної еволюції на період післявоєнного відновлення України.

Рівень інституційної спроможності демократичного суспільства, який виступає базовим для середовища політичної безпеки – це рівень організації державно-владних відносин. Взаємодія публічного управління і місцевого самоврядування має принципові засади. З точки зору потреб сучасного без пекового середовища, вони вимагають ретельної розробки та налаштування механізмів стримувань і противаг, подібних до балансу між гілками влади на загальнонаціональному рівні.