

**ПРОЕКТ НОВОЇ РЕДАКЦІЇ МОРСЬКОЇ
ДОКТРИНИ УКРАЇНИ
НА ПЕРІОД ДО 2035 РОКУ**

Київ - 2016

Проект нової редакції Морської доктрини України на період до 2035 року. – К.: НІСД, 2016. – 42 с.

Автори: Горбулін В. П., директор НІСД, д. т. н., проф., академік НАН України (науковий консультант роботи); Власюк О. С., перший заступник директора НІСД, д. е. н., проф., член-кореспондент НАН України, заслужений діяч науки і техніки України (науковий керівник роботи); Собкевич О. В., завідувач відділу безпеки реального сектору економіки НІСД, к. е. н., с. н. с. (відповідальний виконавець); Белашов С. В., головний спеціаліст сектору промислової та транспортної політики відділу безпеки реального сектору економіки НІСД; Бурлака В. Г., старший науковий співробітник відділу інноваційної політики, економіки та організації високих технологій ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», к. е. н.; Буряк А. Л., радник департаменту міжнародного права Міністерства закордонних справ України; Васильців Т. Г., завідувач кафедри фінансів і кредиту Львівської комерційної академії, д. е. н., с. н. с.; Волошин В. І., директор регіонального філіалу НІСД у м. Львові, к. е. н., с. н. с.; Горovenko В. К., завідувач відділу воєнної та воєнно-економічної політики НІСД; Дацко О. І., доцент кафедри менеджменту мистецтва Львівської національної академії мистецтв, к. е. н., к. т. н.; Жук В. І., головний спеціаліст сектору вирівнювання регіонального розвитку відділу регіональної політики НІСД; Затулко А. В., директор департаменту морського та річкового транспорту Міністерства інфраструктури України, к. е. н., заслужений економіст України; Іванюта С. П., головний консультант сектору з питань захисту критичної інфраструктури та техногенної безпеки відділу енергетичної та техногенної безпеки НІСД, к. т. н., с. н. с.; Ляш О. І., головний науковий співробітник регіонального філіалу НІСД у м. Львові, д. е. н., проф.; Котлубай О. М., заступник директора інституту проблем ринку та еколого-економічних досліджень НАН України, д. е. н., проф.; Лисенко С. В., виконавчий директор Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром»; Лисицький В. І., президент Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром», к. е. н.; Лупак Р. Л., доцент кафедри економіки підприємства Львівської комерційної академії, к. е. н.; Маулік С. С., радник голови Національної науково-технологічної асоціації України; Мігуценко Ю. В., старший науковий співробітник регіонального філіалу НІСД у м. Львові, к. е. н.; Михайличенко К. М., завідувач сектору промислової та транспортної політики відділу безпеки реального сектору економіки НІСД, к. е. н., с. н. с.; Мокій А. І., проректор з міжнародних зв'язків та стратегічного розвитку Запорізького інституту економіки та інформаційних технологій, д. е. н., проф.; Олійник Д. І., головний науковий співробітник відділу регіональної політики НІСД, д. е. н., проф., заслужений економіст України; Пунда Ю. В., начальник кафедри стратегії національної безпеки і оборони Національного університету оборони України, д. військ. н., с. н. с., полковник; Работнов В. Г., радник першого заступника Міністра інфраструктури України; Резнікова О. О., завідувач відділу проблем національної безпеки НІСД, к. е. н., с. н. с., заслужений економіст України; Русан В. М., завідувач сектору продовольчої безпеки відділу безпеки реального сектору економіки НІСД, к. е. н., с. н. с.; Соболев Б. В., голова координаційної ради Асоціації «Український кредитно-банківський союз», к. е. н.; Суходоля О. М., завідувач відділу енергетичної та техногенної безпеки НІСД, д. н. держ. упр., проф.; Таран Д. Г., перший заступник начальника штабу Військово-Морських Сил Збройних Сил України, контр-адмірал; Ус І. В., старший консультант сектору зовнішньоекономічної безпеки відділу економічної безпеки НІСД; Флейчук М. І., професор кафедри міжнародних економічних відносин Львівської комерційної академії, д. е. н.; Цюкало В. Ю., головний спеціаліст відділу проблем національної безпеки НІСД; Шаров О. М., головний науковий співробітник сектору зовнішньоекономічної безпеки відділу економічної безпеки НІСД, д. е. н., проф.; Шевченко А. В., головний спеціаліст сектору промислової та транспортної політики відділу безпеки реального сектору економіки НІСД; Шевченко А. І., заступник начальника відділу узгодження умов перевезень ДП «Український транспортно-логістичний центр» Укрзалізниці; Шевченко О. В., завідувач сектору вирівнювання регіонального розвитку відділу регіональної політики НІСД, к. е. н., с. н. с., доц.; Щипцов О. А., директор ДП «Науково-виробничий центр океанологічних досліджень і технологій» НАН України, д. геогр. н., проф., контр-адмірал; Яким'як С. В., начальник кафедри Військово-Морських Сил Національного університету оборони України, к. військ. н., доц., капітан I рангу.

Проект нової редакції Морської доктрини України на період до 2035 року розроблено згідно Рішення РНБО України від 6 травня 2015 року «Про Стратегію національної безпеки України», введеного в дію Указом Президента України від 26 травня 2015 р. № 287/2015 на виконання договору про закупівлю послуг між Національним інститутом стратегічних досліджень та Державною установою «Держгідрографія» від 09.11.2015 р. № 80/15 (код за ДК 015-97 – П.2 24: Дослідження та розробки в галузі національної безпеки)

Зміст

Вступ	4
Розділ I. Загальні положення	4
Розділ II. Визначення термінів	6
Розділ III. Ситуація у сфері морської діяльності України	8
Розділ IV. Загрози національній безпеці у сфері морської діяльності	13
Розділ V. Національні інтереси в світовому океані	15
Розділ VI. Мета і принципи державної морської політики	16
Розділ VII. Пріоритети, напрями і завдання державної морської політики	17
Розділ VIII. Інституційне забезпечення реалізації морської політики	41

ВСТУП

В умовах радикальних змін геополітичної, воєнно-політичної і економічної обстановки, що відбуваються в світі, в Україні, подібно до багатьох інших країн, виникла потреба в оновленні Морської доктрини. Перемога в Україні демократичних сил і розгортання активного політичного й економічного співробітництва з ЄС, відновлення діалогу про приєднання до НАТО на тлі анексії Російською Федерацією території Автономної Республіки Крим та міста Севастополя, агресії Росії проти України та її спроб переділу контролю над акваторією Азовського і Чорного морів, необхідність прискорення процесу виходу з довготривалої системної кризи, що охопила країну, вимагають задати правильний вектор розвитку України як морської держави з урахуванням нових обставин і розстановки сил на зовнішньополітичній арені і всередині країни.

З метою визначення стратегії та основних напрямів подальшого розвитку України як морської держави з урахуванням забезпечення інтересів народу України та безпеки держави та на виконання Рішення РНБО України від 6 травня 2015 р., введеного в дію Указом Президента України від 26 травня 2015 р. № 287/2015, Кабінет Міністрів України постановляє:

1. Затвердити нову редакцію Морської доктрини України на період до 2035 року, що додається.

2. Міністерству інфраструктури України разом із заінтересованими органами виконавчої влади розробити та подати Кабінетові Міністрів України у тримісячний строк проект плану заходів з реалізації Морської доктрини України на період до 2035 року.

I. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Морська доктрина визначає стратегію та основні напрями подальшого розвитку України як морської держави та основні заходи щодо просування і захисту національних інтересів України в Світовому океані.

Морська доктрина ґрунтується на результатах оцінки ситуації у сфері морської діяльності держави та аналізі загроз національній безпеці України з морського напрямку.

Реалізація Морської доктрини України повинна забезпечити:

- оборону території України з морського напрямку;
- сталий розвиток України як морської держави та морської індустрії;
- гарантований захист національних інтересів і безпеки України у зоні національних інтересів України в Світовому океані;
- прискорення процесів подальшої інтеграції України в світовий та європейський простір як повноцінного учасника міжнародних відносин;
- вирішення важливих соціальних і національно-культурних завдань;
- зміцнення міжнародного іміджу України.

Правовою основою Морської доктрини України є Конституція України, Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, Податковий кодекс України, Земельний кодекс України, Водний кодекс України, Кодекс торговельного мореплавства України, Кодекс законів України про працю, Закони України «Про основи національної безпеки України», «Про засади внутрішньої і зовнішньої політики», «Про зовнішньоекономічну діяльність України», «Про міжнародні договори України», «Про захист економічної конкуренції», «Про природні монополії», «Про транспорт», «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про туризм», «Про інвестиційну діяльність», «Про режим іноземного інвестування», «Про морські порти України», «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів», «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки

суднобудівної промисловості» та інші, а також Конвенція ООН з морського права 1982 року, Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року та міжнародні конвенції в галузі мореплавства, прийняті в рамках її діяльності, Стратегія національної безпеки України, Воєнна доктрина України та інші національні і міжнародні правові акти у сфері морської діяльності.

Реалізація доктрини ґрунтуватиметься на основі внесення необхідних змін у чинне законодавство, котрі повністю відповідатимуть світовому праву.

На сучасному етапі становлення України як суверенної європейської країни особливого значення набуває фактор утвердження її як дієздатної морської держави. Україна – морська держава, виходячи з її просторових і геофізичних особливостей, місця й ролі в глобальній та регіональній системах міжнародних відносин. Вона здобула цей статус завдяки географічному положенню з виходом в океан, довжині морських кордонів та площі водного простору, а також вагомому внеску у вивчення Світового океану та розвиток судноплавства.

Україна, маючи найбільшу серед країн Азово-Чорноморського басейну довжину морського узбережжя (2759,2 км) і понад 72 тисячі кв. км виключної морської економічної зони, ще в 2003 р. у ході подій навколо коси Тузла зіштовхнулася зі спробами переділу контролю над акваторією Азовського і Чорного морів з боку російської сторони. У 2014 р. агресивні дії Російської Федерації набули нової якості.

До анексії Кримського півострова близько 28 % національного ВВП створювалося семи адміністративними одиницями України, які мають вихід до моря і займають близько 27 % її території. До того ж, переважна більшість населення цих територій проживає у смугі до 60 км від моря та тісно пов'язана з морською діяльністю.

Морські порти, забезпечуючи переміщення пасажирів та вантажів, залишаються однією з найважливіших ланок національної транзитно-транспортної та виробничої інфраструктури. Україна володіє найпотужнішим портовим потенціалом серед всіх країн Чорного моря. На узбережжі Чорного та Азовського морів знаходиться 13 континентальних морських торговельних портів (до анексії Криму – 18) і 12 портопунктів, пропускна спроможність яких становить 262 млн тонн на рік.

На українському шельфі Чорного та Азовського морів розвідано значні запаси корисних копалин, зокрема до 1583,5 млрд куб. м природного газу і до 409,8 млн т сирової нафти, що становить понад 30 % від загальних запасів вуглеводнів України. При цьому з них видобуто лише 4 %, у той час як з берегових родовищ – до 70 % розвіданих запасів вуглеводнів.

У той же час, через анексію РФ у 2014 р. Кримського півострова Україна втратила значну частину свого військово-морського потенціалу, національного майна та інфраструктури морської та енергетичної галузей на шельфі Чорного і Азовського морів, системи морської освіти і науки, налагоджені економічні зв'язки між підприємствами, а також була позбавлена можливості здійснювати морську діяльність у прилеглих до тимчасово окупованої території акваторіях морів. Орієнтовна вартість втрат України, не враховуючи приватного бізнесу, склала суму, порівняну з її річним ВВП.

Агресивна політика Російської Федерації, свідченням якої є збройна агресія проти України на території Донецької та Луганської областей, окупація Кримського півострова та наروшення на його території військового потенціалу, у т. ч. й за рахунок тактичної ядерної зброї, може привести до повної втрати Україною виходу до моря та до чверті свого економічного потенціалу, а її збитки можуть скласти до 1,0 трлн доларів США.

З урахуванням зазначеного вище, важливість моря для України зростатиме, а від ефективності реалізації державою морської політики залежатиме її суверенітет і територіальна цілісність, економічна і енергетична незалежність, сталий розвиток усіх складових морської діяльності та інтеграція до євроатлантичного політичного, економічного, правового і безпекового простору.

II. ВИЗНАЧЕННЯ ТЕРМІНІВ

Терміни, що вживаються у цій Морській доктрині, мають таке значення:

державна морська політика – система врегульованих зовнішніх і внутрішніх суспільних відносин, що виникають у процесі провадження морської діяльності, спрямована на реалізацію національних інтересів України в Світовому океані;

морська діяльність – діяльність держави в галузі вивчення, освоєння і використання Світового океану в інтересах українського народу, гарантованого захисту національної безпеки України, забезпечення її сталого економічного і соціального розвитку. Складовими морської діяльності України є: військово-морська і морегосподарська діяльність, торговельне мореплавство, галузі науки і освіти, морського транспорту, суднобудування, кораблебудування, судноремонту та рибного господарства, туристична та рекреаційна, портова діяльність, діяльність у сфері екології моря і захисту навколишнього середовища та в інших сферах, пов'язаних з діяльністю на морі;

морська господарська (морегосподарська) діяльність – процес отримання вигоди від використання ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану для задоволення потреб людини і суспільства та розширеного відтворення природно-ресурсного потенціалу Світового океану;

військово-морська діяльність – складова морської діяльності, спрямована на захист національних інтересів України, реалізацію пріоритетів діяльності у сфері вивчення, освоєння і використання Світового океану в інтересах оборони держави та її безпеки із застосуванням її військово-морського потенціалу;

морський потенціал – сукупність природних ресурсів Світового океану, надбань людини та активів держави і можливостей їх використання в процесі впровадження морської діяльності в інтересах українського народу. Основою морського потенціалу України є Військово-Морські Сили Збройних Сил України та Морська охорона Державної прикордонної служби України, морегосподарський комплекс та інфраструктура, що забезпечує функціонування і розвиток морської діяльності держави;

військово-морський потенціал – військова складова морського потенціалу України, що включає Військово-Морські Сили Збройних Сил України та Морську охорону Державної прикордонної служби України, а також інфраструктуру і підприємства національної економіки України, що забезпечують їх функціонування і розвиток, та можливості їх використання для захисту національних інтересів України у Світовому океані;

торговельне мореплавство – діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей;

неживі ресурси Світового океану – води, мінеральні ресурси вод, що покривають дно Світового океану, хімічні елементи та з'єднання, що входять до складу цих вод, знаходяться на дні Світового океану або в його надрах та в повітрі над ним, енергія течій, вітрів, приливів, інші можливі види неживих ресурсів, що вже видобуваються або можуть бути добути з води, дна та надр океанів та морів;

морський кластер – територіально-галузеве добровільне об'єднання підприємств і організацій портової діяльності та суміжних галузей, які при розробці та реалізації стратегії розвитку морегосподарського комплексу тісно співпрацюють з науковими, навчальними, фінансовими, консалтинговими та іншими організаціями, органами місцевої влади з метою підвищення рівня конкурентоспроможності всіх учасників об'єднання і економічного зростання приморського регіону;

морегосподарський комплекс – територіальне поєднання суб'єктів господарської діяльності галузі морського транспорту, суб'єктів інших галузей, незалежно від форм власності, які взаємодіють між собою та конкурують в межах однієї сфери діяльності, з метою задоволення потреб населення та суспільного виробництва в продукції та послугах за допомогою використання ресурсів Світового океану, інтелектуально-професійних і створених людиною засобів;

морська індустрія – сектор економіки, який включає підприємства та організації, що займаються морським транспортом, портовою, проектно-конструкторською діяльністю, виробництвом, ремонтом, обслуговуванням та збутом суднобудівної продукції; видобуванням, переробленням та збутом живих та неживих ресурсів Світового океану та іншою пов'язаною з цим діяльністю;

захист торговельного мореплавства та об'єктів морегосподарської діяльності – комплекс заходів, що проводяться державою і цивільними судовласниками в зоні національних інтересів України в Світовому океані та спрямовані на зниження рівня загроз торговельному мореплавству і морегосподарській діяльності України; підготовку державних органів, галузей економіки, підприємств, установ, організацій усіх форм власності України, які пов'язані з морською діяльністю, включаючи організацію використання та контроль за водним простором держави, до функціонування в особливий період та їх використання в інтересах оборони території держави і захисту національних інтересів України;

круїзне судноплавство – різновид туризму з використанням водних шляхів (морських, річкових) та спеціальних видів водного транспорту; включає розміщення, харчування та спеціальне обслуговування туристів на борту, берегові екскурсії, огляд пам'яток портових міст тощо;

загрози національній безпеці у сфері морської діяльності – фактори, що безпосередньо чи у перспективі унеможливають або ускладнюють реалізацію національних інтересів в Світовому океані, створюючи перешкоди на шляху утвердження України як морської держави;

національні інтереси в Світовому океані – сукупність життєво важливих матеріальних, інтелектуальних цінностей та потреб українського народу і держави у сфері морської діяльності, що реалізуються на основі морського потенціалу України та гарантують її сталий розвиток як морської держави;

зона національних інтересів в Світовому океані – внутрішні морські води, територіальне море, виключна (морська) економічна зона України та інші райони Світового океану, що мають стратегічне значення для українського народу і держави.

III. СИТУАЦІЯ У СФЕРІ МОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ

У світі сьогодні неможливо уявити країну, що має вихід до моря, без пріоритетного розвитку морського сектору і впровадження зваженої та дієвої морської політики, які формують основу заможного суспільства та ефективної конкурентоспроможної економіки країни. Навіть ті країни, що не мають морських кордонів, намагаються долучитися до освоєння і використання ресурсів Світового океану, організації раціональних і безпечних транспортно-логістичних мереж доставки вантажів, вироблених в рамках міжнародного поділу праці.

За роки свого державного розвитку Україна практично втратила первісні позиції морської держави в зв'язку з руйнацією Військово-Морських Сил як складника Збройних Сил України й суттєвим зниженням рівня конкурентоспроможності її морегосподарського комплексу. Причиною цього виявилася недооцінка ролі держави у демократичних перетвореннях, притаманних переходу до ринкових відносин, і ролі морської політики у процесі підтримки і розвитку економічної могутності держави, зміцнення її міжнародного авторитету.

Захисні функції морської могутності країни реалізуються через її військовий компонент – Військово-Морські Сили, які у взаємодії з іншими видами Збройних Сил забезпечують оборону держави з морського напрямку і захищають її морську діяльність на просторах Світового океану.

ВМС створювалися шляхом розподілу ЧФ СРСР і на відміну від армій і округів, на базі яких створювалися інші види ЗС України, з самого початку не були достатніми і збалансованими. При цьому від розподілу ВМС дісталася не найкраще.

Протягом всього часу існування національного флоту оновлення корабельного та авіаційного складу практично не здійснювалось. Так, зі складу ВМС було виключено 19 бойових кораблів (катерів), 45 суден забезпечення та 39 літальних апаратів. Надійшло лише 4 бойових корабля та жодного літального апарату. За виключенням фрегату «Г. Сагайдачний» весь корабельний склад та авіаційна техніка ВМС перевищили терміни експлуатації на 10-15 років. Переважна більшість комплектуючих до них та морські боєприпаси в Україні не виготовляються. Створювати їх виробництво економічно не вигідно, а їх закупівля у РФ не можлива.

В результаті анексії АР Крим Військово-Морські Сили України втратили значну частину своєї інфраструктури базування і забезпечення, а також свого корабельного складу і підрозділів берегової компоненти.

Можливості держави щодо відновлення ВМС у середньостроковій перспективі обмежені. ВМС Збройних Сил України отримують 2 % від бюджету Міністерства оборони, з яких тільки 0,5 % – на закупівлю озброєння та військової техніки. За умов відсутності оновлення корабельного складу, авіаційного парку та озброєння і військової техніки ВМС повністю втратять свій бойовий потенціал через 5-8 років.

Рівень використання наявного потенціалу морегосподарського комплексу України є незадовільним і таким, що не відповідає національним інтересам держави.

Тенденції розвитку сектору морських перевезень не відповідають загальносвітовим, а в багатьох випадках є прямо протилежними. Аналіз динаміки перевезень вантажів морським транспортом у 1990-2014 рр. свідчить про скорочення їх обсягів. У фізичному вимірі обсяги перевезення вантажів морським транспортом скоротилися з 53,2 млн т у 1990 р. до 3,2 млн т у 2014 р., тобто майже в 17 разів. Іншими словами, морські перевезення вантажів українським флотом під національним прапором практично припинилися. При цьому у структурі перевезень вантажів частка морського транспорту є незначною (0,2 %) у порівнянні із іншими видами наземного транспорту, зокрема залізничного й автомобільного. Частка вантажів, що перевозяться у контейнерах, у загальному тоннажі морських перевезень в Україні становить менше 1 % (у 2013 р. – 2 %), тоді як у світі в цілому цей показник дорівнює 16,6 %.

На тлі загального зростання тоннажу світового флоту відбулося різке скорочення українського торговельного флоту. Якщо на 1 січня 1993 р. сукупний дедвейт торговельного флоту України нараховував 6177 тис. тонн, а частка українського флоту у світовому торговельному флоті складала 0,9 %, то на 1 січня 2015 р. дедвейт флоту, зареєстрованого під прапором України, скоротився до 477 тис. тонн (скорочення майже у 13 разів), а частка у світовому торговельному флоті – до 0,03 %. Обсяг морських перевезень вантажів через українські порти суднами під Державним прапором України становить менше 7 %, решта експортних та імпортних вантажів України транспортується флотом інших країн.

Переважну частку морського транспорту України становлять судна віком понад 20 років, що робить український флот неконкурентоспроможним на світовому ринку та витісняє його з внутрішнього ринку України. Так, на кінець 2011 р. вік 84,8 % придатних для експлуатації морських суден становив понад 20 років, 8,7 % – від 10 до 20 років, 3,2 % – від 5 до 10 років, і лише 3,3 % – до 5 років, тоді як у світі кількість суден віком до 10 років в середньому дорівнює 66 %, у т. ч. 47,5 % суден збудовані в останні 4 роки. Такий стан переважної більшості морських суден та критичне скорочення потужностей торговельного флоту зумовлені, у тому числі, занепадом суднобудівної галузі, яка мала б забезпечувати своєчасне оновлення та модернізацію українського флоту.

Після 1992 р. будівництво суден і кораблів практично припинилося. Обмеженість та нераціональне використання коштів, що виділялися на конверсію, не дозволили здійснити її в повному обсязі і перейти на випуск цивільних комерційних суден, а відсутність належної уваги держави до збереження та зміцнення виробничого та науково-технічного потенціалу українського суднобудування в умовах низького рівня адаптації підприємств галузі до умов ринку, нестачі фінансових ресурсів підприємств для оновлення виробничої та науково-технічної бази та реалізації крупних інвестиційних проєктів, а також погіршення ринкової кон'юнктури призвели до поступового знищення значної частини суднобудівних потужностей. Разом з тим, на сьогодні в Україні залишилося 10 крупних суднобудівних заводів, 9 підприємств суднового машинобудування, морського приладобудування та електромонтажу, 15 проєктно-конструкторських і наукових організацій. Крім того, в галузі працює кілька десятків середніх і малих суднобудівних і судноремонтних заводів. Суднобудування України переважно орієнтоване на виконання зовнішніх замовлень – експортується понад 80 % продукції галузі.

Вкрай негативним є той факт, що Україна поступово втрачає успадкований з радянських часів потужний науковий потенціал у суднобудуванні – з 27 діючих у 1991 р. галузевих науково-дослідних інститутів та конструкторських бюро у 2014 р. залишилося лише 15, якими переважна більшість виконуваних робіт з проєктування суден здійснюється для іноземних компаній.

Для становлення України як світової морської держави вона має у повному обсязі виконати обов'язки, які вміщені у міжнародних конвенціях і угодах, стороною яких вона є. Їх реалізація, зокрема, пов'язана з вирішенням низки проблем із забезпечення безпеки судноплавства. Сучасна система управління безпекою судноплавства належним чином не працює, наявний дисбаланс законодавчих рішень і їх фактичного виконання складовими цієї системи, передусім – на міжвідомчому рівні. Забезпечення безпеки морського транспорту, охорона суден та портових об'єктів, боротьба з піратством є важливими складовими процесу морських перевезень у сучасних умовах поглиблення економічних дисбалансів і військових конфліктів.

Портова галузь України перебуває у скрутному становищі й дедалі більше втрачає конкурентні позиції на ринку портових послуг Чорноморсько-Азовського басейну, що, насамперед, позначається на скороченні вантажопотоку через українські порти. Втрата вантажів портами України відбувається з цілої низки причин як внутрішнього, так і зовнішнього характеру. Це й наслідки глобальної фінансово-економічної кризи, що

виявилися у згортанні виробництва та зменшенні попиту світової економіки на низку товарів, і цілеспрямована політика Росії щодо переорієнтації майже всіх вантажів російського походження, що перевантажуються у портах України, на порти РФ з метою виключення України з транзитних потоків. Водночас це й техніко-технологічне відставання українських портів, їх незадовільний експлуатаційний стан та недостатність темпів та обсягів розбудови транспортної інфраструктури. І хоча українські морські порти в цілому є прибутковими підприємствами, галузь потребує інвестицій на суму понад 3 млрд дол. США. Власними силами держави та портів, без залучення на взаємовигідних умовах приватного капіталу, проблеми галузі (такі як приведення глибин портів до рівня, необхідного для заходу великотоннажних суден, необхідність розбудови сучасних терміналів, оновлення припортової інфраструктури та кранового господарства, розвитку рейдових перевантажувальних комплексів) не вирішити.

Втрата на початку 2014 р. одразу 5 кримських портів, а з ними до 10 % загального обсягу вантажоперевалки українських портів негативно вплинула на транзитний потенціал України, оскільки саме російський транзит у 2012 р. займав близько 39 % вантажопотоку кримських портів і був зосереджений в основному в Керчі, куди зручно підвозити вантажі Керченською поромною переправою або перевантажувати на рейді з дрібнотоннажних судів на більші. Невелика частка транзиту, переважно нафтопродуктів, припадала на порт Феодосія, який посідав друге місце в Україні за обсягами перевалки нафти і нафтопродуктів. Контроль Росії над Керченською протокою та військові дії на сході країни поставили під загрозу роботу азовських портів України – Маріупольського і Бердянського, які формують 12,6 % загального обсягу перевалки вантажів в Україні. При цьому труднощі проходження торговельних суден через Керченську протоку негативно позначаються на експортерах аграрної продукції та металопродукції, які активно використовують Маріупольський морський порт.

Анексія Росією АР Крим і м. Севастополя призвела до втрати провідних українських морських наукових установ – Морський гідрофізичний інститут НАН України та Інститут біології південних морів НАН України стали установами РАН. Припинення робіт кримських інститутів в інтересах України призвело до втрати значної кількості висококваліфікованих фахівців в галузі океанології, фізичної океанографії, екології моря – кримські фахівці склали 100 % академіків та член-кореспондентів НАН України з відповідних спеціальностей у Відділенні Наук про Землю НАНУ, саме в цих інститутах працювала абсолютна більшість докторів і кандидатів наук України з цих спеціальностей.

Живі біологічні ресурси моря є найважливішими з усіх видів морських ресурсів для прибережних регіонів України, а рибне господарство України відіграє значну роль у забезпеченні населення продуктами харчування, які є невід'ємною складовою харчового раціону людини, галузей національної економіки – сировиною, а також у відтворенні природних ресурсів та підвищенні зайнятості населення. Натомість вилов риби та добування інших водних живих ресурсів в Україні скорочується, за 2010-2015 рр. відбулося загальне зменшення у 2,4 рази (або на 127,4 тис. тонн).

Перспективним напрямом розширення сировинної бази національної економіки є використання неживих ресурсів Світового океану. Важливість налагодження видобутку мінеральних ресурсів на океанічному дні підкреслюється нестачею деяких видів ресурсів на світовому ринку та монополізацією їх видобутку окремими країнами.

Український шельф Чорного та Азовського морів може повністю забезпечити потреби нашої країни в газі і частково — в нафті. Але агресія Російської Федерації проти України та окупація Криму створили суттєві загрози енергетичній безпеці України, передусім з точки зору можливостей забезпечення видобутку вуглеводнів на шельфі Чорного та Азовського морів та реалізації проектів диверсифікації поставок. Окупація АР Крим призвела до втрати контролю над активами ПАТ «ДАТ «Чорноморнафтогаз»» і можливості видобутку природного газу, нафти та газового конденсату на існуючих видобувних потужностях. Якщо видобуток нафти і газового конденсату цією компанією

був незначний і знаходився на рівні менше 100 тис. тонн на рік, то видобуток природного газу в акваторіях Чорного та Азовського морів склав у 2013 р. 1,651 млрд кубічних метрів. Призупинено реалізацію нових інвестиційних проектів, зокрема угод щодо спільної діяльності з іноземними інвесторами на перспективних глибоководних ділянках українського шельфу, а також організацію робіт з розвідування нетрадиційних запасів вуглеводнів, зокрема газогідратів, в Чорному морі та створення ефективних технологій їх видобутку та переробки.

Очевидним є безпосередній взаємозв'язок між розвитком морегосподарського комплексу і соціально-економічним розвитком приморських регіонів. Падіння інтенсивності морських вантажних і пасажирських перевезень поглиблює депресивність монофункціональних міст-портів та прилеглих територій. За багатьма характеристиками приморські регіони України належать до так званих депресивних через складну соціально-економічну ситуацію, переважання аграрного виробництва та поступовий занепад промисловості, незадовільний рівень розвитку транспортної та інженерної інфраструктури, наявність екологічних проблем, які знижують туристичну привабливість територій, від'ємне міграційне сальдо, низьку інвестиційну привабливість територій та ін. Подібна ситуація є прямим наслідком недостатньої уваги з боку держави до проблем просторового розвитку (зокрема, ці прорахунки пов'язані з недосконалістю політики комплексного розвитку профільних галузей, бізнес-інфраструктури, малого та середнього підприємництва у монофункціональних містах тощо).

Тож перед Україною стоять сьогодні багато питань і проблем, які вона має вирішити, щоб відродити статус морської держави і посилити морську могутність. Причини незадовільного стану морської діяльності криються в геополітичних, економічних, технологічних, воєнних і внутрішньополітичних чинниках, які значно посилюють прояв зазначених негативних тенденцій розвитку і є джерелами загроз національній безпеці держави. Серед них доцільно виділити наступні:

- **невідповідність існуючих можливостей ВМС завданням щодо захисту національних інтересів на морі, адекватного реагування на реальні та потенційні загрози Україні з морського напрямку, що зумовлено втратою значної частини місць базування, корабельного складу, озброєння, військової техніки, боєприпасів, матеріально-технічних засобів, особового складу внаслідок окупації АР Крим, застарілістю та низькою технічною готовністю корабельного складу, озброєння і військової техніки, відсутністю ударної зброї (берегового, корабельного та повітряного базування), інтегрованої системи висвітлення морської обстановки, системи освіти та підготовки персоналу ВМС, обмеженими можливостями держави щодо відновлення ВМС у середньостроковій перспективі (розбудови інфраструктури, оновлення корабельного складу, засобів ураження, відновлення системи висвітлення морської обстановки, підготовки персоналу);**

- **відсутність єдиної державної стратегії розвитку торговельного мореплавства, зважаючи, що саме ця галузь могла б стати однією з провідних галузей національної економіки з огляду на природно-кліматичні умови, наявність розгалуженої системи портів, кадровий потенціал й потенціал суднобудування, а також враховуючи перспективу зростання попиту національної зовнішньої торгівлі на послуги з морського перевезення вантажів;**

- **відсутність економічних стимулів для судновласників реєструвати судна під українським прапором, що не дозволяє Україні повною мірою реалізувати свій потенціал морської держави і не дає можливості ефективно розвиватися вітчизняному суднобудуванню. Одним з напрямків розвитку судноплавної галузі в Україні є введення спрощеного режиму з податковими пільгами для судновласників у вигляді міжнародного реєстру суден, який дозволяв би піднімати прапор України. Введення міжнародної реєстрації суден сприяло концентрації флоту під національним прапором: у Данії – на 97 %, Туреччині – на 84 %, Португалії – на 83 %, Франції – на 81 %, в Італії – на 70 %;**

- **недосконалість системи оподаткування різних сфер функціонування судноплавних компаній, проблеми кредитування компаній з метою придбання суден**, що зумовлює зменшення числа і тоннажу суден під українським прапором, які належать українським судноплавним компаніям. Для українських судовласників основною перешкодою для реєстрації під національним прапором побудованого й придбаного нового тоннажу є система оподаткування прибутку від експлуатаційної діяльності, необхідність сплати ПДВ і мита на побудований та придбаний флот. Для тоннажу, що вже експлуатується під Державним прапором України, низький рівень його конкурентоспроможності на світовому ринку обумовлений разом з діючою системою оподаткування результатів експлуатаційної діяльності, відсутністю в національному законодавстві механізму належного забезпечення морських застав та іпотек, що ускладнює одержання коштів для модернізації й відновлення флоту;

- **стагнація портової галузі** внаслідок уповільнення структурних реформ, неможливості налагодження ефективного зв'язку портової галузі з залізницями через наявність «вузьких місць» в залізничній інфраструктурі, відсутності належного сервісу та уваги до потреб клієнтів з боку державних контролюючих органів та служб в портах, а також відсутності комплексної довгострокової стратегії розвитку портової галузі, орієнтованої на її розбудову в умовах сучасних глобалізаційних, геополітичних й економічних світових викликів, пов'язаної з іншими стратегічними документами розвитку та реформування транспортно-дорожнього комплексу України та обумовленої європейським вектором розвитку України;

- **ускладнення створення в Україні замкнутого циклу суднобудування** з використанням конкурентних переваг галузі (потенціалу науково-дослідних організацій та конструкторських бюро, наявної сировинної бази, виробничих потужностей та висококваліфікованих кадрів), орієнтацією на потреби вітчизняних судовласників через відсутність гарантованої законодавством системи стимулів та пільг для підприємств галузі, розрив наукових, виробничих і коопераційних зв'язків у ланцюгах створення продукції, скорочення державного замовлення і появу надлишкових виробничих потужностей, зниження попиту на науково-технічні розробки з боку національних виробників суднобудівної продукції та посилення залежності вітчизняного суднобудування від іноземних наукових центрів;

- **автономізація розвитку різних сфер морської діяльності України**, що проявляється у низькому рівні взаємодії основних суб'єктів морегосподарського комплексу – власників вантажів, судовласників, портів, суднобудівних та судноремонтних підприємств, наукових інститутів та проектних організацій тощо і зумовлено відсутністю інтегрованої системи її регулювання та розвитку (зокрема єдиної Морської адміністрації);

- **занепад сфери рибного господарства**, зумовлений старінням технологічної бази вирощування та вилову риби та інших морських живих ресурсів, систем їх зберігання, збитковістю значної частини підприємств рибогосподарського комплексу, скороченням площ та зменшенням продуктивності нерестовищ (передусім в Азово-Чорноморському басейні) внаслідок високого рівня антропогенного навантаження на морські водні об'єкти й інтенсивного забруднення води;

- **недосконала економічна та фіскальна політика щодо видобування нафти та природного газу на шельфі Чорного та Азовського морів** (часті зміни в системі оподаткування, непрогнозоване (до 70 %) підняття рентних платежів на видобуток нафти та газу), а також відсутність затвердженої оновленої Програми освоєння вуглеводневих ресурсів в українському секторі Чорного і Азовського морів (яка б забезпечувала уточнення нормативно-правового регулювання розвідки та видобування запасів нафти та газу, спрощення механізму видачі та отримання ліцензій на геологорозвідку та розробку родовищ, розроблення та впровадження сучасних ресурсозберігаючих, кліматозахисних, енергоощадних та природоохоронних технологій та стандартів технологій) знижують

інвестиційну привабливість українських шельфів для компаній, які спеціалізуються на глибоководному видобутку вуглеводнів;

- **недостатнє врахування географічної і галузевої специфіки приморських регіонів України з боку держави, а також неналежне реагування регіональними органами влади на зміну економічної і зовнішньополітичної ситуації**, що призводить до погіршення динаміки їх соціально-економічного розвитку. Суттєва залежність економіки приморських регіонів від взаємодії з Російською Федерацією у попередні роки та з анексованою нею АР Крим зумовлює стрімке падіння товарообороту, транзиту вантажів, згорання спільних проектів у ключових галузях промисловості. Нераціональне використання туристично-рекреаційного потенціалу приморських регіонів, незадовільний стан значної кількості туристичних об'єктів, відсутність планів комплексного розвитку природних курортних територій, наявність невирішених екологічних проблем на території приморських регіонів України обмежує їх туристичний потенціал, призводить до руйнування та/або нелегального використання територій;

- **надмірний антропогенний вплив і високий рівень техногенного навантаження на морську діяльність** внаслідок недотримання вимог природоохоронного законодавства на нафтогазовидобувних підприємствах; недостатньо ефективного функціонування систем водопостачання та водовідведення на об'єктах морегосподарського комплексу; низького рівня застосування сучасних міжнародних екологічних норм; недостатнього рівня інструментально-лабораторного контролю параметрів викидів забруднюючих речовин стаціонарними і пересувними елементами морегосподарського комплексу; відсутності дієвої системи обов'язкового страхування екологічних ризиків при здійсненні морської діяльності; браку заходів зі зниження рівня забруднення морів у відповідності до природоохоронних конвенцій і директив Угоди про асоціацію між Україною та ЄС з метою запобігання посиленню антропогенного впливу на навколишнє природне середовище та відновлення екосистем Чорного і Азовського морів; відсутності механізмів економічного стимулювання використання енергоефективного обладнання та ресурсозберігаючих технологій, альтернативних видів рідкого та газового моторного палива під час проведення морегосподарської діяльності.

IV. ЗАГРОЗИ НАЦІОНАЛЬНІЙ БЕЗПЕЦІ У СФЕРІ МОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Тенденції розвитку морської діяльності в Україні в цілому свідчать про можливість поступового перетворення України з морської держави на «країну біля моря», яка посилюється тимчасовою окупацією Російською Федерацією території АР Крим та м. Севастополя, у т. ч. захватом об'єктів морегосподарської, енергетичної та інших галузей економіки України на шельфі Чорного й Азовського морів, військовими діями в районі Азовського басейну, нарощуванням угруповань сил (військ) на окупованих територіях України, розміщенням на півострові Крим ядерної зброї. Відсутність чітких і зрозумілих цілей розвитку морської діяльності та споживацьке ставлення до морського потенціалу призводять до того, що Україна втрачає можливості забезпечення внутрішнього ринку країни необхідною продукцією, створення додаткових робочих місць, збільшення надходжень до бюджету, підвищення добробуту людей, зміцнення міжнародної конкурентоспроможності, авторитету та обороноздатності країни.

Актуальними загрозами національній безпеці України в сфері морської діяльності є наступні:

– агресивні дії (у тому числі позови до міжнародних інстанцій) Російської Федерації (включаючи дії підконтрольних їй невизнаних адміністративних утворень, організацій і приватних осіб) щодо дестабілізації обстановки в Азово-Чорноморському регіоні із застосуванням інформаційного, політичного та економічного впливу та/або воєнної складової свого морського потенціалу, спрямовані на:

- легітимізацію анексії півострову Крим та прилеглих до нього територіального моря і виключної (морської) економічної зони України в Чорному морі, акваторій Азовського моря та Керченської протоки і визнання світовою спільнотою нового територіального розподілу;
- подальше порушення територіальної цілісності та/або зміну державного устрою України шляхом поширення «гібридної війни» у приморських районах, внутрішніх морських водах і територіальному морі України та/або втягування України у збройний конфлікт з невизнаною Придністровською Молдавською Республікою, та/або відкритої збройної агресії;
- здійснення розвідувальної і диверсійно-підривної діяльності у приморських районах і на об'єктах морської інфраструктури, у внутрішніх морських водах, територіальному морі і виключній (морській) економічній зоні України, підтримку сепаратистських рухів і терористичних організацій на території України морським шляхом;
- отримання незаконної вигоди через видобування/використання ресурсів і інфраструктури окупованих територій України та її шельфу у Чорному та Азовському морях;
- обмеження свободи мореплавства України, включаючи військові кораблі та кораблі держав-партнерів України в Азовському морі і Керченській протоці;
- виключення України з глобальних транзитних вантажопотоків і втрату частини її транзитного потенціалу;
- зниження через «агентів впливу» спроможностей України щодо захисту національних інтересів на морі та військово-морського потенціалу України;
- перешкоджання науковій та морегосподарській діяльності України в Чорному й Азовському морях;
- неспроможність Військово-Морських Сил Збройних Сил України гарантовано забезпечити стримування і відсіч збройної агресії проти України з морського напрямку, захист торговельного мореплавства і об'єктів морегосподарської діяльності, а також суверенних прав у виключній морській (економічній) зоні України;
 - невідповідність стану морських перевезень потребам економіки України та населення, майже повна залежність обслуговування потреб зовнішньої торгівлі України морським транспортом від іноземних перевізників;
 - відсутність стабільної вертикалі управління торговельним мореплавством, зокрема, Державною системою забезпечення безпеки судноплавства, залежність її структурних елементів і, як наслідок, ефективності функціонування від політичного впливу під час формування органів виконавчої влади;
 - послаблення позицій України як держави, що має розвинуту портову галузь, здатної не лише задовольняти утилітарні потреби національної економіки та окремих виробників продукції, але й бути потужним гравцем на міжнародному ринку портових послуг, створювати гідну конкуренцію багатьом іноземним портами Чорноморсько-Азовського басейну і брати активну участь в обслуговуванні вантажопотоків на напрямку Європа-Азія;
 - деградація потенціалу вітчизняного суднобудування як важливого для гарантування національної безпеки сегменту національної економіки зі значним синергетичним потенціалом;
 - незадовільний стан продовольчої безпеки держави і погіршення балансу споживання основних продуктів харчування населенням країни як результат занепаду сфери рибного господарства;
 - відсутність активної політики видобутку вуглеводнів на українській частині шельфу Чорного та Азовського морів;

- пасивність України в діяльності міжнародних організацій, які прямо або опосередковано впливають на розвиток морського господарства, в тому числі, в Міжнародній морській організації, Міжнародній гідрографічній організації, Організації Чорноморського економічного співробітництва тощо;
- високий рівень забруднення морських акваторій в процесі морегосподарської діяльності;
- поглиблення депресивних тенденцій у приморських регіонах України;
- світова тенденція щодо зростання рівня незаконної діяльності на морі (піратство, тероризм, контрабанда зброї, наркотичних речовин і прекурсорів, нелегальна міграція, торгівля людьми тощо).

V. НАЦІОНАЛЬНІ ІНТЕРЕСИ В СВІТОВОМУ ОКЕАНІ

Пріоритетами національних інтересів України в Світовому океані з урахуванням посилення прояву тенденцій, які є джерелами загроз національній безпеці, є задоволення потреб її народу та економіки у використанні ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану, посилення позиції України серед провідних морських держав, забезпечення її безпеки та суверенітету шляхом:

- захисту державного суверенітету, який розповсюджується на внутрішні морські води, територіальне море, а також на повітряний простір над ними, підводний простір, морське дно і надра в їх межах;
- забезпечення суверенних прав та юрисдикції України в її виключній (морській) економічній зоні, а також прав України в стратегічно важливих для держави районах Світового океану;
- захисту і забезпечення свободи відкритого моря, зокрема безпечного судноплавства, рибальства, польотів повітряних суден, проведення наукових досліджень та провадження іншої діяльності;
- забезпечення у територіальному морі та внутрішніх морських водах України режиму судноплавства, що відповідає світовим стандартам, встановленим Конвенцією ООН з морського права 1982 року та іншими міжнародними багатосторонніми договорами;
- охорони людського життя на морі;
- запобігання забрудненню морського середовища;
- забезпечення контролю за функціонуванням життєво-важливих морських комунікацій;
- провадження економічно доцільної та екологічно безпечної морегосподарської діяльності, пов'язаної з:
 - вивченням, розвідкою, видобуванням, використанням, збереженням та відтворенням природних ресурсів, забезпеченням їх невиснажливого використання;
 - розвитком торговельного мореплавства та морського транспорту у цілому, створенням національних судноплавних компаній і формуванням національного торговельного флоту, відродженням суднобудування і судноремонту;
 - розбудовою портової інфраструктури та забезпеченням ефективної роботи портового сектору;
 - виловом риби та добуванням інших живих морських ресурсів;
 - проведенням морських наукових досліджень і підготовкою та перепідготовкою фахівців у морській галузі;
 - розвідуванням існуючих та перспективних родовищ нафти та природного газу на шельфах Чорного та Азовського морів, забезпеченням входження

- України у міжнародні проекти, спрямовані на освоєння ресурсів Світового океану;
- розвитком проектів диверсифікації постачання енергоресурсів в басейні Чорного моря;
- забезпечення збалансованого розвитку приморських регіонів завдяки використанню географічних переваг і реалізації економічного, енергетичного, транспортно-транзитного, рекреаційного потенціалу, що визначається приморським розташуванням.

VI. МЕТА І ПРИНЦИПИ ДЕРЖАВНОЇ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ

Метою державної морської політики є захист і реалізація національних інтересів України в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану, відновлення та захист суверенітету і територіальної цілісності країни як на суші, так і на морі, інтенсифікація розвитку морського потенціалу України та морської індустрії на основі впровадження сучасних світових стандартів і технологій у морській діяльності, посилення інтеграційних зв'язків із світовим морським співтовариством, забезпечення ефективного функціонування усіх складників морегосподарського комплексу та перетворення його на потужний сектор економіки України, здатний протистояти викликам та загрозам сучасного глобалізованого світу та забезпечити мультиплікативний ефект впливу на економічне зростання України та розвиток її приморських регіонів.

Основними принципами реалізації державної морської політики є:

- провадження морської діяльності на конституційних засадах та за принципами міжнародного морського права;
- об'єднання зусиль, чітке розмежування повноважень та ефективна взаємодія суб'єктів забезпечення національної безпеки з питань формування та реалізації державної морської політики України;
- пріоритет політико-дипломатичних, економічних, інформаційних та інших невоєнних засобів під час вирішення протиріч та усунення загроз національній безпеці України з морського напрямку;
- пріоритетність відродження та володіння військово-морським потенціалом, достатнім для забезпечення захисту національних інтересів України у Світовому океані, та його розвиток;
- підтримання складових морського потенціалу України на рівні, що відповідає національним інтересам України, їх ефективне використання для реалізації державної морської політики України, у т. ч. забезпечення присутності України у віддалених районах Світового океану та на Антарктичному континенті;
- уніфікація та взаємосумісність сил і засобів та інфраструктури суб'єктів забезпечення національної безпеки України, які проваджують діяльність на морі, у т. ч. з країнами Європейського Союзу і Північно-Атлантичного альянсу;
- забезпечення права власності українського народу на природні ресурси континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони;
- підтримка і використання свободи судноплавства у відкритому морі;
- мирне та рівноправне провадження морської діяльності держав, прилеглих до узбережжя Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану;
- стабільність роботи та динамічний розвиток морегосподарського комплексу України;
- поєднання інтересів держави з інтересами суб'єктів морегосподарської діяльності і їх взаємна відповідальність;

- збереження навколишнього природного середовища, забезпечення екологічної безпеки та підтримання екологічної рівноваги морського середовища;
- забезпечення вільної конкуренції і рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морських портах України, незалежно від форм власності, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів транспортної інфраструктури загального користування;
- узгодження засад державної морської політики з інтересами і пріоритетами соціально-економічного розвитку приморських регіонів.

VII. ПРІОРИТЕТИ, НАПРЯМИ І ЗАВДАННЯ ДЕРЖАВНОЇ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ

Пріоритети морської політики визначають загальне її бачення на найближчу та довгострокову перспективу з метою повноцінної реалізації морського потенціалу України і забезпечення національних інтересів держави в Світовому океані.

Державна морська політика здійснюється шляхом реалізації напрямів і завдань за наступними пріоритетами.

1. Розбудова військово-морського потенціалу країни і його ефективне використання.
2. Розвиток морської індустрії та економічних відносин морегосподарського комплексу.
3. Поглиблення міжнародних економічних відносин у сфері морської діяльності.
4. Розвиток приморських регіонів.

I. Триваюча агресія Російської Федерації проти України, незаконна окупація АР Крим, блокування доступу України до частини її територіального моря і значної акваторії виключної економічної зони в Чорному морі обумовлюють надання найвищого рівня пріоритетності військово-морської діяльності серед інших видів морської діяльності нашої держави.

Розбудова військово-морського потенціалу країни і його ефективне використання з метою посилення позицій України як морської держави, її обороноздатності, забезпечення державного суверенітету, територіальної цілісності і недоторканості країни вимагає реалізації завдань за наступними напрямками.

1. Необхідність відсічі агресії та визволення (повернення) захоплених Російською Федерацією територій, створення умов для забезпечення оборони держави з морського напрямку та ефективного захисту і просування національних інтересів в єдиній системі забезпечення національної безпеки України.

Завдання:

- забезпечення своєчасного виявлення і реагування на загрози державі в зоні національних інтересів України, у т. ч. в Світовому океані;
- захист торговельного мореплавства та об'єктів морегосподарської діяльності в зоні національних інтересів України, у т. ч. в Світовому океані;
- визначення державного кордону в Азовському і Чорному морях та Керченській протоці, а також визначення меж виключних (морських) економічних зон та континентального шельфу між Україною і Росією в Чорному морі, забезпечення їх підсиленої охорони;
- забезпечення Україною внеску до регіональних і глобальних систем колективної безпеки, у т. ч. участь в антипіратських, антитерористичних військово-морських операціях і глобальних системах моніторингу торговельного мореплавства під проводом НАТО і ЄС та інших безпекових

ініціативах, миротворчих і гуманітарних діях, що відповідають інтересам України;

- забезпечення військово-морської присутності України у стратегічно важливих для держави районах Світового океану, а також піднесення іміджу України як морської держави, у т. ч. шляхом демонстрації державного прапора та здійснення візитів кораблів (суден) Військово-Морських Сил Збройних Сил України до іноземних портів;
- закріплення пріоритетності розвитку військово-морського потенціалу, зокрема Військово-Морських Сил Збройних Сил України, у концептуальних документах з питань розвитку сектору безпеки та оборони України;
- створення умов для відновлення спроможностей Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Державної прикордонної служби України та розвиток інфраструктури базування на Кримському півострові;
- формування ефективної системи управління військово-морською діяльністю з урахуванням досвіду провідних країн світу та необхідності досягнення оперативної сумісності з військово-морськими силами держав-членів НАТО;
- внесення змін до законів та інших нормативно-правових актів в частині, що стосується урегулювання питань військово-морської діяльності, удосконалення положень щодо ресурсного забезпечення військово-морської діяльності, забезпечення належних повноважень органів управління військово-морською діяльністю, вдосконалення регулювання заходів щодо здійснення взаємодії та спільної підготовки і застосування формувань Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Державної прикордонної служби України під час виконання завдань оборони держави з морського напрямку і захисту інших національних інтересів на морі.

2. Формування військово-морського потенціалу України, достатнього для своєчасної нейтралізації (ліквідації) загроз національній безпеці України та забезпечення ефективного захисту держави з морського напрямку, що є важливим в умовах агресії Російської Федерації, зростання загрози ескалації конфлікту та необхідності відновлення контролю України над тимчасово окупованими територіями, поширення у глобальному та регіональному вимірі загроз тероризму та піратства на морі.

Завдання:

- відродження і розвиток надводних та підводних сил, морської авіації, берегових ракетних військ та морської піхоти, військових частин родів військ та всебічне забезпечення Військово-Морських Сил Збройних Сил України шляхом приведення їх структури і чисельності у відповідність до покладених завдань та рівня загроз, розробки і будівництва пріоритетно на підприємствах України (закупівлі у країн-партнерів) сучасних кораблів (катерів), літальних апаратів морської авіації, високотехнологічної протикорабельної ударної зброї морського, повітряного та берегового базування, іншого озброєння і військової техніки та створення необхідних запасів морських засобів ураження, боєприпасів та матеріально-технічних засобів;
- створення необхідної інфраструктури Військово-Морських Сил Збройних Сил України для забезпечення їх розосередженого базування та посилення охорони і оборони морських портів України у Чорному і Азовському морях. Розвиток морської інфраструктури України та її уніфікація для використання в господарських та військових (на безоплатній основі) цілях;
- досягнення максимальної уніфікації та взаємосумісності сил і засобів Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Державної прикордонної служби України, забезпечення їх готовності до

виконання завдань за призначенням та ефективного застосування у складі видових, міжвидових та міжвідомчих угруповань (формувань);

- підтримання військово-морського потенціалу України на рівні, достатньому для забезпечення стримування та відбиття зовнішньої агресії з морського напрямку, гарантованого захисту національних інтересів України у зоні національних інтересів в Світовому океані;
- досягнення максимальної взаємосумісності сил і засобів Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Державної прикордонної служби України з військово-морськими силами держав-членів НАТО і ЄС шляхом запровадження стандартів Північноатлантичного альянсу;
- відновлення проектування суден за спеціальними проектами, мобілізаційної підготовки засобів водного транспорту підприємств, установ та організацій усіх форм власності, які проваджують морську діяльність, та підтримання їх мобілізаційної готовності на рівні, достатньому для захисту національних інтересів України;
- забезпечення підготовки органів державної влади, місцевих органів самоврядування, установ, підприємств і організацій незалежно від форми власності до виконання заходів підготовки держави до оборони з морського напрямку шляхом залучення керівників та провідних фахівців до підготовки на курсах підвищення кваліфікації, налагодження взаємодії з органами управління та військовими частинами Військово-Морських Сил Збройних Сил України, відпрацювання разом з ними заходів підготовки до оборони морського узбережжя та об'єктів військово-морської інфраструктури, виконання заходів мобілізаційної підготовки;
- розвиток оборонно-промислового комплексу держави в інтересах зміцнення військово-морського потенціалу України та виконання завдань оборони держави на морі шляхом формування замовлення на створення новітніх зразків морського озброєння та військової техніки держави, розвитку виробничих потужностей підприємств та їх державної підтримки;
- нарощування сил і засобів оборони держави з морського напрямку у ході збройної агресії за рахунок народного господарства країни шляхом здійснення заходів мобілізації, зокрема доукомплектування екіпажів кораблів, катерів, суден, військових частин та підрозділів Військово-Морських Сил Збройних Сил України, загонів Морської охорони Держприкордонслужби України за рахунок призову на військову службу та укомплектування офіцерських посад офіцерами запасу, надання до складу флоту необхідних суден та спеціального обладнання, причального фронту портів та портопунктів для створення пунктів маневреного базування сил, а також інших споруд, майнових комплексів в інтересах нарощування можливостей системи логістики (матеріально-технічного забезпечення), медичного та морально-психологічного забезпечення сил.

3. Розвиток необхідної інфраструктури базування Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби, а також її відновлення в Криму після повернення тимчасово окупованої території під контроль України.

Завдання:

- оптимізація систем базування кораблів, катерів та суден Військово-Морських Сил Збройних Сил України, загонів Морської охорони Держприкордонслужби України в акваторії Чорного та Азовського морів, їх збалансування з урахуванням оперативних потреб та можливостей держави;
- розширення можливостей існуючих військово-морських баз, пунктів базування, системи їх матеріально-технічного забезпечення для створення необхідних

умов базування кораблів, катерів та суден Військово-Морських Сил Збройних Сил України, загонів Морської охорони Держприкордонслужби України, надання необхідного причального фронту згідно нормативів з урахуванням класів та кількості кораблів і катерів, що будуються (закупляються), в акваторії великих морських портів України;

- створення нових пунктів базування та військово-морських баз на Азовському морі та на інших ділянках морського узбережжя відповідно до оперативних потреб Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби України з урахуванням перманентної загрози з боку Російської Федерації;
- нормативно-правове закріплення можливості використання причального фронту портів, портопунктів та інших гідротехнічних споруд у якості елементів пунктів маневреного базування для забезпечення базування кораблів, катерів та суден Військово-Морських Сил Збройних Сил України, загонів Морської охорони Держприкордонслужби України в акваторії Чорного та Азовського морів.

4. Розвиток системи управління Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби України з урахуванням сучасних вимог, використанням новітніх інформаційно-телекомунікаційних систем та створення ефективної загальнодержавної системи висвітлення морської обстановки у Чорному та Азовському морях.

Завдання:

- удосконалення існуючої системи управління силами Військово-Морських Сил Збройних Сил України зі створенням морських районів у двох відокремлених операційних зонах – в Азовському та Чорному морях (морські райони «Південь» та «Схід»), на які покладатиметься підготовка та управління діями різномірних (міжвідомчих) угруповань сил (військ) Військово-Морських Сил в ході виконання визначених завдань у вказаних зонах;
- розширення можливостей існуючих систем управління силами Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби України за рахунок використання новітніх інформаційно-телекомунікаційних систем, у т. ч. нових зразків засобів зв'язку, автоматизованого відображення обстановки на морі, систем баз даних і підтримки прийняття рішення, автоматизованого бойового управління силами;
- створення ефективної загальнодержавної системи висвітлення морської обстановки у Чорному та Азовському морях шляхом об'єднання можливостей систем висвітлення морської обстановки Військово-Морських Сил Збройних Сил України, Держприкордонслужби України, Мінінфраструктури та інших міністерств і відомств України на базі Військово-Морських Сил Збройних Сил України, розширення кількості систем, що функціонують за різними принципами дії, для більш достовірного виявлення надводних, підводних, повітряних цілей, у т. ч. швидкохідних та малорозмірних. Слід забезпечити нарощування спроможностей цієї системи, її інтеграції в єдину систему управління сектором безпеки і оборони держави та обміну даними з країнами-партнерами;
- розвиток існуючих систем управління силами Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби України як складових об'єднаної системи управління міжвидовими та міжвідомчими угрупованнями сил із врахуванням досвіду їх створення та застосування в Антитерористичній операції на території Донецької та Луганської областей.

5. Створення необхідного комплексу сил та засобів Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби України на

Азовському морі для забезпечення оборони держави з морського напрямку та виконання інших завдань військово-морської діяльності в Азовському морі в умовах агресії РФ та можливої ескалації конфлікту.

Завдання:

- створення необхідного складу сил і засобів для забезпечення ефективного виконання завдань за видами військово-морської діяльності в Азовському морі у мирний час та особливий період, у т. ч. кораблів (катерів) з ракетною зброєю, багатоцільових малорозмірних надводних платформ, зокрема безкіпажних, а також спеціалізованих катерів (суден) за видами забезпечення, пілотованих та безпілотних літальних апаратів, іншого озброєння і військової (спеціальної) техніки, необхідних для виконання вказаних завдань;
- формування ефективних систем управління та всебічного забезпечення угруповання різномірних сил (військ) Військово-Морських Сил Збройних Сил України, яке створюється в Азовському морі на постійній основі, та загонів Морської охорони Держприкордонслужби України, у т. ч. раціональної системи їх базування, яка б забезпечувала ефективне виконання завдань військово-морської діяльності у визначеній морській операційній зоні.

6. Відновлення системи підготовки кадрів, що є головним аспектом у забезпеченні Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби України належно підготовленими людськими ресурсами.

Завдання:

- збереження (оновлення) і розвиток існуючих та створення нових військово-морських навчальних закладів, зокрема формування на базі факультету військово-морських сил Національного університету «Одеська морська академія» Академії військово-морських сил як єдиного багатопрофільного видового вищого навчального закладу, розвиток фондів Військово-морського ліцею та створення його філіалів в обласних центрах України як основи екстериторіального формування контингенту ліцеїстів (у подальшому – курсантів та офіцерів флоту), розвиток навчального центру Військово-Морських Сил;
- удосконалення системи підготовки фахівців оперативного-тактичного та оперативного-стратегічного рівня підготовки для Військово-Морських Сил Збройних Сил України у Національному університеті оборони України з урахуванням реальних і прогнозованих потреб у них та досвіду підготовки відповідних фахівців у навчальних закладах держав-членів НАТО; відновлення підготовки фахівців оперативного-тактичного та оперативного-стратегічного рівня підготовки для Морської охорони Держприкордонслужби України в Національному університеті оборони України;
- розвиток системи військово-морської освіти як складової системи військової освіти в Україні, яка б забезпечувала підготовку військових фахівців для Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби України за визначеними спеціальностями та усіх рівнів (тактичного, оперативного, стратегічного), в необхідній кількості з урахуванням прогнозованих змін у складі сил і засобів Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби України;
- розвиток вітчизняної військово-морської науки як складової української військової науки для забезпечення випереджувального пошуку та використання інноваційних рішень та технологій у військовій (військово-морській) справі, формування раціональної системи військово-морських наукових установ та підрозділів, військово-морських наукових шкіл у ключових галузях військово-морської науки, створення умов для наукової творчості у військово-морських колективах та залучення до участі у військово-морських дослідженнях

- цивільної молоді та молодих вчених з інших наукових галузей, формування розгалуженої системи військово-морських наукових конкурсів, конференцій, виставок, форумів, інтернет-товариств та асоціацій, створення системи державної підтримки і стимулювання військово-морських наукових досліджень;
- забезпечення переходу до підготовки фахівців усіх рівнів за європейськими (євроатлантичними) стандартами, широке використання можливостей міжнародного співробітництва у підготовці фахівців, зокрема щодо підготовки фахівців усіх рівнів в іноземних військово-морських навчальних закладах та здійснення обміну викладачами, формування і використання у підготовці військово-морських фахівців національних морських та військово-морських традицій;
 - розширення можливостей системи військово-морської освіти з підготовки кадрів за рахунок залучення цивільних морських навчальних закладів України до підготовки військово-морських фахівців за напрямками, спеціальностями і спеціалізаціями, які відповідають військово-обліковим спеціальностям фахівців Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби України.

7. Забезпечення переорієнтації військового і військово-технічного співробітництва зі східного вектору (РФ) на західний (НАТО і ЄС), що обумовлено довгостроковим характером загроз для національної безпеки України з боку Російської Федерації.

Завдання:

- переклад, вивчення, адаптація та запровадження стандартів НАТО у всі сфери функціонування Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби України;
- розширення спектру заходів міжнародного військового та військово-технічного співробітництва з країнами-членами та партнерами НАТО та ЄС;
- підвищення взаємодії систем військової освіти на науки України та держав-членів НАТО і ЄС шляхом встановлення та інтенсифікації прямих відносин між навчальними закладами, науковими установами та відповідними органами управління й іншими структурами сторін, що провадять діяльність в одних і тих же галузях (напрямах діяльності);
- налагодження дієвих механізмів спільної роботи з питань військово-технічного співробітництва з відповідними органами державного управління, підприємствами, організаціями та науковими установами, трастовими фондами, що залучаються до розроблення і реалізації завдань військово-технічного співробітництва України з державами - членами НАТО та ЄС.

II. Розвиток морської індустрії та економічних відносин морегосподарського комплексу з метою отримання суспільної економічної вигоди та задоволення потреб населення та суспільного виробництва в продукції та послугах за допомогою використання ресурсів Світового океану, інтелектуально-професійних і створених людиною засобів передбачає реалізацію завдань за наступними напрямками.

1. Відродження національного торговельного мореплавства як перспективної галузі економіки, яка швидко розвиватиметься й забезпечуватиме вагомий внесок у формування ВВП країни та позитивного сальдо торговельного балансу, гідно представлятиме Україну на міжнародному ринку транспортних послуг, стане потужним каталізатором активності інших галузей економіки, а також дієвим засобом реалізації зусиль держави, спрямованих на розширення представництва України на світових товарних ринках.

Завдання:

- формування і реалізація послідовної державної морської політики, орієнтованої на зміцнення України як морської держави шляхом збільшення економічної присутності України у просторі світового океану та розвитку торговельного мореплавства згідно з основними тенденціями світового мореплавства і необхідністю забезпечення національних інтересів України в цій сфері. Реалізація даного завдання передбачає розроблення і прийняття Закону України «Про морську політику», спрямованого на утвердження України як морської держави, який врегулює відносини, пов'язані з внутрішньою і зовнішньою морською політикою, встановить пріоритети, принципи, шляхи та способи реалізації морської політики України, визначить ті сфери морегосподарської діяльності, де буде доречна й ефективна державна підтримка, розширить права територіальних громад щодо формування морської політики;
- удосконалення правового поля для організації морських перевезень торговельним флотом під прапором України та у територіальному морі і внутрішніх водах України, що насамперед передбачає впровадження у повному обсязі міжнародних конвенцій в галузі мореплавства, стороною яких є Україна, а також приєднання до нових міжнародних документів у цій галузі;
- відродження українського торговельного флоту шляхом законодавчої підтримки українських судноплавних компаній, а також у спосіб призначення ефективного менеджменту на державних судноплавних компаніях, застосування економічно обґрунтованих податкового та митного режимів експлуатації суден, спрямованих на відновлення національного морського торговельного флоту, зокрема, податкового режиму – на рівні, не вищому за мінімальні податкові умови відкритих реєстрів європейських країн, а митного – відповідно до рекомендацій Всесвітньої митної організації; прийняття закону України «Про Міжнародний реєстр морських і річкових суден України»;
- формування національного флоту з дотриманням принципу комплектації його суднами, які за технічними характеристиками відповідають сучасним світовим вимогам і стандартам, включаючи економічність, енергозбереження, екологічність;
- розвиток найбільш перспективних напрямів і технологій в суднобудуванні і судноплаванні, які відповідатимуть сучасним тенденціям розвитку морських перевезень, зокрема створення умов для подальшого поширення контейнерних перевезень як стратегічно важливого виду перевезень, впровадження інновацій в морських технологіях (з орієнтацією на використання великовантажних, швидких й вузькоспеціалізованих суден, сучасних контейнеровозів);
- узгодження державної політики щодо розвитку національного судноплавства з цілями і завданнями Транспортної стратегії України на період до 2020 року та Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року шляхом ефективного збалансування інтересів держави, споживачів транспортних послуг та суб'єктів господарювання, що працюють на ринку транспортних послуг в сфері портової діяльності та тих, що надають послуги з перевезення вантажів і пасажирів, в рамках єдиного морегосподарського комплексу України;
- створення сучасної системи державного управління у сфері безпеки судноплавства відповідно до зобов'язань держави прапора, держави порту і прибережної держави та світових стандартів, яка передбачатиме відновлення функціонування Державної служби морського і річкового транспорту України й стане ефективним інструментом розв'язання завдань державної морської політики на підставі надійного функціонування таких основних її складових як навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства; морський зв'язок; лоцманське проведення та регулювання руху суден; система ліквідації

- аварійних забруднень морського середовища; система дипломування моряків, підготовки та перепідготовки інших фахівців морської галузі, а також органів і підприємств, які провадять діяльність із забезпечення безпеки судноплавства; ефективне функціонування національної системи пошуку та рятування на морі;
- посилення державного нагляду у сфері судноплавства, технічного нагляду за станом морських суден та берегової інфраструктури судноплавства, зокрема, шляхом проведення аналізу безпеки функціонування об'єктів і суб'єктів судноплавства, у т. ч. на основі результатів розслідування морських аварійних подій, вжиття заходів для запобігання їх виникненню;
 - концентрація зусиль на забезпеченні безпеки вантажу під час організації морських перевезень, що для України в умовах анексії АР Крим Росією та встановлення нею контролю над Керченською протокою є вкрай актуальним саме на регіональних маршрутах Чорноморсько-Азовського басейну, а не лише на трансконтинентальних маршрутах, які піддаються піратським атакам й відхилення від яких означатиме суттєве збільшення витрат на перевезення;
 - відновлення морських традицій в Україні, які зараз втрачені, але вплив яких на розвиток галузі важко переоцінити. Підтримка і поширення в суспільстві морських традицій, пропаганда необхідності прискореного розвитку в державі морської діяльності, забезпечення шанобливого ставлення до працівників галузі морського транспорту на прикладі провідних морських держав (Великобританії, Норвегії, Греції) доводять, що в країнах, де морські традиції мають велику силу, морський транспорт дає найбільшу віддачу.

2. Розвиток портової галузі як високотехнологічного, ефективно працюючого, комерційного сектору морегосподарського комплексу України, максимально адаптованого до роботи в умовах жорсткої конкуренції на світовому ринку портових послуг та орієнтованого на потреби економіки країни, основою роботи якого мають бути європейські правила та принципи ведення бізнесу.

Завдання:

- розроблення стратегії розвитку портової галузі України, яка визначить пріоритети розвитку портового господарства, вектори підвищення конкурентоспроможності й ефективності українських портів і портових операторів, передбачатиме лібералізацію та застосування механізмів державно-приватного партнерства в стивідорній діяльності, запровадження науково обґрунтованої оптимальної моделі приватизації портів, створення для всіх учасників рівних і конкурентних умов для провадження господарської діяльності й отримання послуг у морських портах, забезпечить технологічний розвиток портової галузі та приведення роботи портового господарства у відповідність до європейських стандартів;
- ліквідація відомчої та технологічної роз'єднаності роботи портів та інших транспортних галузей (залізничної, автомобільної, річкової), проведення взаємоузгоджених структурних реформ та державного регулювання перевезеннями як нерозривним процесом, ефективність якого пов'язана з комплексним використання усіх видів транспорту та постійних устроїв транспортної мережі;
- розроблення програми залучення вантажів в порти України, яка на підставі обґрунтованих прогнозів вантажопотоків за країнами походження, обсягами і товарною структурою визначить очікувану завантаженість портів України на середньо- та довгострокову перспективу та сформує заходи, які забезпечать збільшення вантажопотоку через українські порти;
- удосконалення системи управління морськими портами, зокрема забезпечення більш чіткої регламентації діяльності та правового статусу Адміністрації

морських портів України, усунення надмірної централізації управління, відокремлення комерційної складової діяльності адміністрації морських портів від функцій державного управління, зокрема тих, що стосуються створення сприятливих, рівних та безпечних умов для користувачів транспортної інфраструктури, гарантування обслуговування клієнтів в нерентабельних, але поки безальтернативних сегментах ринку транспортних послуг, забезпечення відповідальності держави за безперебійну і надійну роботу портової галузі, посилення цільового характеру використання портових зборів власниками морських гідротехнічних споруд;

- удосконалення тарифної політики в портовій галузі у спосіб підвищення економічної обґрунтованості й адаптованості до умов ринку портових тарифів, зокрема опрацювання й затвердження нової методики розрахунку ставок портових зборів;
- розвиток економічної конкуренції на ринку портових послуг, впровадження сучасних логістичних принципів організації транспортної роботи. Необхідно створити умови для відкритої конкуренції між стивідорними компаніями, що в свою чергу сприятиме залученню інвесторів із сучасними прогресивними технологіями і нових вантажів у порти;
- розширення переліку послуг, що надаються у морських портах України, забезпечення комплексного обслуговування судна в порту згідно зі світовими стандартами, перетворення портів на сучасні транспортно-логістичні центри;
- посилення ролі морських портів у підвищенні ефективності використання міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією України, зокрема, шляхом реалізації принципу мультимодальності в організації доставки вантажів, посилення координації роботи Укрзалізниці, портів та автомобільного транспорту, організації доставки вантажу внутрішніми водними шляхами з використанням суден типу «ріка-море»;
- модернізація, розвиток та розбудова інфраструктури портів (з урахуванням тенденцій міжнародної та національної кон'юнктури перевезень), включаючи підхідні канали, акваторії, гідротехнічні споруди, шляхи наземного сполучення, засоби навігаційного забезпечення судноплавства та інші. Забезпечення виконання комплексу днопоглиблювальних робіт в акваторіях портів і на підхідних каналах дозволить більш ефективно експлуатувати потужності портового господарства, сприятиме збільшенню кількості суднозаходів і залученню в порти додаткових обсягів вантажів;
- створення сприятливих інвестиційних умов для розвитку портової інфраструктури та реалізації масштабних інвестиційних проектів, зокрема завдяки вдосконаленню законодавства, що регламентує залучення інвестицій у портову інфраструктуру (внесенню змін до законів України «Про концесію», «Про морські порти», «Про управління об'єктами державної власності»), прийняттю порядку компенсації інвесторам інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури;
- розроблення програми оновлення портового флоту на підставі потреби в модернізації, реконструкції та закупівлі плавзасобів, визначеної підприємствами морської галузі, та залучення до її реалізації якомога ширшого кола компаній, що надають послуги з суднобудування і ремонту плавзасобів (буксирів, днопоглиблювальних, допоміжних та інших суден), забезпечення співпраці державних підприємств та бізнесу на умовах прозорості та чесної конкуренції. Фінансування програми має здійснюватися з власних джерел підприємств та шляхом залучення кредитних коштів, зокрема, міжнародних фінансових інституцій;

- збільшення пропускної спроможності портів та покращення умов ведення бізнесу, скорочення часу перебування суден у портах й мінімізація корупції шляхом подальшої дерегуляції в портах, що передбачає максимальне скорочення кількості процедур у портах та задіяних контролюючих органів, поширення електронного документообігу на нові види послуг і на всі порти України, забезпечення взаємодії з фіскальними органами, прикордонною службою, запровадження автоматизованого радіологічного контролю суден, остаточне скасування необхідності фінансових гарантій для вантажів, що переміщуються з морських в річкові порти, гармонізацію і стандартизацію транспортних документів, узгоджене управління ризиками усіма сторонами процесу, впровадження «єдиного вікна» як переходу від локального рішення до національного «єдиного вікна» тощо;
- розбудова та модернізація контейнерних терміналів в портах України як напрямку реалізації стратегії розвитку морських портів України в контексті світових тенденцій контейнеризації транспорту, розширення транспортних зв'язків з країнами Європи та Азії, спрощення митного оформлення контейнерів в портах, приведення процедур їх пропуску до міжнародних стандартів, створення рівних умов для перевізників на всіх пунктах пропуску.

3. Формування необхідної інфраструктури та правового поля для відродження потенціалу національного суднобудування, відновлення конкурентоспроможності суднобудівної галузі і її комплексного розвитку в системі морської індустрії України.

Завдання:

- розроблення комплексної програми розвитку суднобудування та судноремонту до 2035 року з метою реалізації системного підходу до вирішення проблем галузі та забезпечення її розвитку за визначеними у програмі стратегічними напрямками. З метою забезпечення найбільшого кумулятивного ефекту у регіоні з найбільшою концентрацією підприємств та установ суднобудівної галузі необхідно відновити спеціальну економічну зону на базі провідних суднобудівних підприємств та наукових установ Миколаївської області шляхом розроблення та затвердження нової редакції Закону України «Про спеціальну економічну зону «Миколаїв», що передбачатиме запровадження пільгових умов діяльності підприємств СЕЗ;
- створення сприятливого режиму оподаткування для підприємств суднобудівної галузі згідно з практикою країн-світових лідерів суднобудування. Це вимагає прийняття змін до Податкового кодексу України щодо надання права суднобудівним підприємствам на отримання автоматичного бюджетного відшкодування ПДВ незалежно від відповідності критеріям, визначеним ст. 200.19 розділу V Податкового кодексу України; звільнення від податку на прибуток коштів підприємств суднобудування, спрямованих на здійснення капітальних інвестицій; звільнення від податку на прибуток частини прибутку судноплавних компаній, отриманої від експлуатації та продажу суден, збудованих в Україні після 2010 р. Необхідно створити новий розширений перелік товарів для суднобудування та судноремонту, звільнених від оподаткування ПДВ та митом згідно з Законом України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості», у формуванні якого візьмуть участь громадські та професійні організації суднобудівної промисловості;
- запровадження ефективних механізмів фінансово-кредитної політики для забезпечення фінансування розширеного відтворення у суднобудівній галузі. Зокрема, розроблення механізму державних гарантій за іноземними кредитами, які надаються іноземними державами, банками, міжнародними фінансовими організаціями, а також зобов'язань перед іноземними замовниками за

зовнішньоекономічними договорами (контрактами); поширення практики консорціумного кредитування обраних державою інвестиційних проектів у суднобудуванні за участю державних банків; розширення використання лізингових схем шляхом забезпечення державного фінансування лізингових компаній для замовлення ними суден у вітчизняних суднобудівних підприємств з подальшим переданням цих суден у лізинг за пільговими ставками;

- стимулювання горизонтальної та вертикальної інтеграції суднобудівних підприємств, провідних науково-дослідних інститутів галузі та підприємств суміжних галузей шляхом створення вертикально інтегрованих структур холдингового типу за участю держави, які об'єднуюватимуть весь технологічний ланцюг виробництва суднобудівної продукції «дослідження – проектування – будівництво – сервісне обслуговування»; створення кластерів морської індустрії за участі судноплавних компаній, портів, підприємств суднобудування та судноремонту, рибальства, чорної та кольорової металургії, приладобудування, електроніки, наукових та проектних організацій, регіональних органів влади;
- забезпечення розвитку внутрішнього ринку суднобудівної продукції з використанням механізмів державно-приватного партнерства – розроблення та впровадження пілотних інвестиційних проектів, пов'язаних з модернізацією виробничих потужностей та створенням нових видів кінцевої суднобудівної продукції на умовах спільного фінансування держави та приватних підприємств морської галузі; здійснення державного замовлення на виробництво окремих видів суднобудівної продукції з поєднанням державних інтелектуальних та науково-технічних ресурсів та приватного виробничого потенціалу з чіткою регламентацією контрактних відносин;
- налагодження міжнародного співробітництва та розбудова стратегічного партнерства за пріоритетними напрямками розвитку суднобудівної промисловості шляхом систематичного здійснення бенчмаркінгових досліджень для порівняння методів організації та управління підприємствами, а також їх економічних результатів з підприємствами-лідерами ЄС з метою вироблення рекомендацій щодо запровадження кращих практик на вітчизняних суднобудівних підприємствах; створення міжнародних контактних груп для вивчення та запровадження в Україні передового європейського досвіду формування морських кластерів з перспективою їх подальшої інтеграції у міжнародні морські кластери із залученням представників професійних організацій, вищого менеджменту національних суднобудівних підприємств та органів державної влади;
- підвищення конкурентоспроможності вітчизняного суднобудування на висококонкурентних європейських ринках шляхом впровадження обов'язкової сертифікації всіх видів виробництв відповідно до сучасних міжнародних вимог та стандартів; надання інформаційно-консультаційних послуг суднобудівним підприємствам щодо можливостей та умов постачання продукції на європейські ринки у рамках Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС (зокрема, митних ставок, вимог у сфері технічного регулювання, алгоритму дій підприємств для експорту продукції до ЄС, механізму врегулювання спірних питань тощо);
- забезпечення диверсифікації ринків збуту української суднобудівної продукції та пошук на державному рівні нових стратегічних партнерів з метою мінімізації ризиків для вітчизняного суднобудування від втрати російських ринків збуту та розриву коопераційних зв'язків з РФ. Слід сприяти налагодженню науково-технічних зв'язків українських виробників з провідними зарубіжними виробниками, для чого необхідно посилити поінформованість провідних світових корпорацій про науково-технологічні і виробничі можливості суднобудівної галузі України;

- посилення державного контролю над виконанням діючих норм законодавства у сфері підтримки інноваційного розвитку суднобудування, зокрема, визначених Законом України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» та відповідними постановами КМУ;
- розбудова інноваційної інфраструктури розвитку суднобудівної галузі шляхом створення загальнонаціональних інжинірингових центрів у галузі суднобудування – «центрів компетенції» з розроблення нових зразків продукції суднобудування на основі сучасних технологій із залученням потенціалу провідних галузевих НДІ, проектно-конструкторських організацій та закладів освіти; створення у регіоні найбільшої концентрації наукового та виробничого потенціалу суднобудування (Миколаївська обл.) технопарку суднобудівної промисловості на базі науково-дослідних організацій та підприємств з виробництва суднобудівної продукції як майданчика для розвитку процесів кластеризації у галузі.

4. Нарощування видобутку риби та інших живих водних ресурсів, розширення асортименту присутності на вітчизняному ринку живої продукції морського походження шляхом розвитку рибної галузі на інноваційній основі з оновленням та розбудовою потенціалу рибогосподарських підприємств на сучасному технологічному рівні, відродженням вітчизняного рибпромислового флоту, його науково-виробничого і кадрового забезпечення.

Завдання:

- запровадження регулярного моніторингу економічно доцільного видобування живих природних ресурсів у виключних (морських) економічних зонах, територіальному морі та внутрішніх морських водах іноземних держав, а також моніторингу та обробки інформації (спостереження і контролю) щодо діяльності рибпромислового флоту України та інших держав світу з використанням сучасних систем зв'язку і плавальних засобів;
- удосконалення економічного механізму стимулювання раціонального використання живих біологічних ресурсів, здійснення природоохоронних заходів, застосування екологічно чистих технологій у рибогосподарській діяльності;
- створення системи штучних рифів для розширення функцій самоочищення морської екосистеми;
- забезпечення обсягів вилову водних живих ресурсів на рівні, який дасть змогу отримати економічну вигоду та не призведе до втрати їх здатності до відновлення чисельності популяції;
- забезпечення всебічної підтримки суб'єктів господарювання незалежно від форми власності, які видобувають живі природні ресурси у відкритому морі, виключних (морських) економічних зонах, територіальному морі та внутрішніх морських водах іноземних держав на законних підставах, розведення і вирощування морських риб та інших водних живих ресурсів в частині оновлення й модернізації їх ресурсної бази, впровадження новітніх технологій ведення господарської діяльності;
- створення та застосування нових технологічних процесів і обладнання для ефективного добування й переробки водних біологічних ресурсів, удосконалення методів збереження, переробки та транспортування живої продукції морського походження;
- встановлення економічно обґрунтованих зборів і плати за видобування живих природних ресурсів у виключній (морській) економічній зоні, територіальному морі та внутрішніх морських водах України, які забезпечуватимуть покриття вартості заходів з їх оновлення;

- вжиття заходів до виключення можливості несанкціонованого доступу до будь-яких живих і неживих природних ресурсів виключної (морської) економічної зони, територіального моря та внутрішніх морських вод України;
- вжиття заходів до заборони (у т. ч. щодо повної заборони) видачі іноземним державам ліцензій і квот на видобування живих природних ресурсів у виключній (морській) економічній зоні, територіальному морі та внутрішніх морських водах України в рахунок погашення зовнішньої заборгованості або інших компенсацій;
- розвиток інфраструктури зберігання та переробки морської продукції шляхом будівництва нових та модернізації існуючих рибопереробних та холодильних потужностей, а також розвитку морських терміналів, призначених для комплексного обслуговування судів рибпромислового флоту;
- підвищення ефективності штучного відтворення водних біологічних ресурсів на основі сучасних технологій розведення та вирощування риби та інших живих водних ресурсів;
- створення системи моніторингу якості та безпечності водних біологічних ресурсів, продуктів їх переробки, ведення технологічних процесів в рибній галузі;
- гармонізація стандартів та систем сертифікації вітчизняної рибної продукції та норм, що регламентують ветеринарно-санітарний контроль, з міжнародними вимогами та стандартами, удосконалення системи контролю якості риби та інших водних живих ресурсів;
- створення сприятливих умов для будівництва промислового флоту на українських верфях та розвитку мережі промислових підприємств з добування, переробки та відновлення морських продуктів (біонів, лікувальної грязі, водоростей тощо);
- розширення напрямів наукових досліджень та розробок в галузі рибного господарства, а також збереження та відтворення живих водних ресурсів;
- забезпечення задоволення потреб ринку в підготовці та підвищенні кваліфікації кадрів за основними спеціальностями в рибпромисловому комплексі, включення до програм навчання нових спеціальностей з урахуванням сучасних вимог.

5. Створення умов, сприятливих для видобування енергетичних природних ресурсів на шельфі Чорного та Азовського морів, розвитку трубопровідної та портової інфраструктури для забезпечення постачання та перевалки енергоресурсів.

Завдання:

- розроблення плану повернення контролю України над енергетичними активами та ресурсами Криму та шельфу Чорного та Азовського морів, який визначить часові рамки повернення контролю, інструментарій та відповідальних за проведення дипломатичних, законодавчих, юридичних та інших заходів з повернення української власності, у т. ч. із супроводу позову до міжнародних судів щодо забезпечення захисту прав та інтересів України;
- реалізація проектів диверсифікації поставок природного газу та нафти в Україну шляхом будівництва необхідної в Україні морської інфраструктури прийому вуглеводнів, реконструкції і модернізації приймальних нафтових та газових терміналів та портів перевалки вугільної продукції;
- забезпечення участі України в реалізації міжнародних проектів постачання енергоресурсів, які потенційно можуть забезпечити поставки енергоресурсів в Україну, шляхом обговорення та врегулювання політичних, правових, та організаційно-технічних аспектів взаємодії в рамках переговорів з країнами Чорноморо-Каспійського регіону;

- прийняття програми освоєння вуглеводневих ресурсів в українському секторі Чорного і Азовського морів з врахуванням необхідності розроблення та впровадження сучасних ресурсозберігаючих, кліматозахисних, енергоощадних та природоохоронних технологій та стандартів технологій, способів розвідки та видобування традиційних запасів нафти та газу, а також розвитку перспективних технологій видобування метаногідратів;
- проведення всебічних досліджень, спрямованих на визначення місця розташування та потенційного розміру покладів нафти, газу, інших корисних копалин на континентальному шельфі; розроблення економічно доцільних та екологічно безпечних технологій використання енергетичних можливостей моря та морського середовища; розроблення екологічно безпечних технологій, способів розвідки та видобування корисних копалин;
- удосконалення економічної та регуляторної бази видобування нафти та природного газу на шельфі Чорного та Азовського морів у спосіб переходу до ринкового ціноутворення та стимулювання інвестицій у розробку нових родовищ, встановлення ринкових цін на газ, запровадження стимулюючої рентної політики, гнучкої митної політики; запровадження економічних механізмів для стимулювання зниження геологічних ризиків; удосконалення механізму видачі та отримання ліцензій на геологорозвідку та розробку родовищ; забезпечення стабільності законодавчої бази та гарантування прав інвесторів;
- забезпечення безпеки освоєння родовищ шельфу та транспортування вуглеводнів, що передбачає формування вимог щодо безпеки облаштування родовищ, будівництва та експлуатації інфраструктури, здійснення танкерних перевезень і перевантаження вуглеводнів на терміналах, використання високотехнологічних установок, машин і устаткування для освоєння вуглеводневих родовищ на континентальному шельфі, а також забезпечення фізичної безпеки функціонування інфраструктури та роботи персоналу.

6. Реалізація національних економічних інтересів в сфері використання неживих ресурсів Світового океану, його дна та континентального шельфу, які полягають у ресурсному забезпеченні промисловості, будівельної галузі та агропромислового комплексу України, створенні безпечних умов навколишнього середовища та мінімізації антропогенного тиску на нього, ефективній реалізації рекреаційного, лікувального, оздоровчого та профілактичного потенціалу неживих ресурсів Світового океану.

Завдання:

- здійснення заходів щодо розвідки, раціонального видобутку, використання, управління та вивчення неживих ресурсів у водах, що покривають дно Чорного та Азовського морів та Світового океану, в надрах та в повітрі над ними, запровадження ефективного державного регулювання та контролю діяльності в цій сфері;
- здійснення заходів щодо закріплення прав України на розвідку, видобуток, використання, управління та вивчення неживих ресурсів Світового океану, у т. ч. на континентальному шельфі інших держав;
- забезпечення збереження та відтворення неживих ресурсів у виключній (морській) економічній зоні, територіальному морі та внутрішніх морських водах України, їх охорони та порядку доступу до таких ресурсів;
- забезпечення обліку, моніторингу та оцінки неживих ресурсів Світового океану, що незаконно видобуваються та використовуються приватними особами, комерційними організаціями, державними підприємствами або суверенними державами на території анексованої АР Крим та прилеглих до неї акваторіях, з

метою отримання кількісної доказової бази такого видобутку або використання та подання відповідних позовів до світових судових інстанцій та міжнародних організацій;

- залучення інвестицій у розвідку та видобуток неживих ресурсів в акваторіях та континентальному шельфі Чорного та Азовського морів у спосіб передачі ділянок дна, водного стовпа або морської поверхні в оренду господарюючим суб'єктам або суверенним державам у виключній (морській) економічній зоні, територіальному морі та внутрішніх морських водах України;
- запобігання передачі ділянок морського дна, водяного стовпу (пелагіалі) або морської поверхні в концесію, або наданню виключних прав на здійснення розвідки та видобутку неживих ресурсів Чорного та Азовського морів іноземним державам та компаніям-нерезидентам;
- вивчення комерційного потенціалу розробки покладів неогенових осадових залізних руд Чорного та Азовського морів з врахуванням впливу такої розробки на стан біогеоценозу;
- використання механізмів державно-приватного партнерства та стимулюючих економічних інструментів для створення спільних інвестиційних проектів з розвідки, розробки та видобутку сапропелю в Чорному морі;
- проведення пошуково-розвідувальних робіт з метою виявлення субмаринних джерел прісної води, карстових, тріщинно-жильних джерел, просторових розвантажень, палеорусел, джерел підруслового стоку та їх подальшого використання для задоволення потреб населення та економіки;
- забезпечення раціонального та екологічно безпечного видобутку будівельних пісків та ракушняка, інших матеріалів на дні Світового океану з мінімальним скаламученням донних осадів та порушенням їх цілісності у ділянках, віддалених від прибережної зони, гідравлічним методом;
- встановлення економічно обґрунтованих зборів, рент, податків та інших видів платежів на здійснення видобутку та експлуатації неживих природних ресурсів у виключній (морській) економічній зоні, територіальному морі та внутрішніх морських водах України.

7. Збереження, використання та розвиток науково-технічного потенціалу морегосподарського комплексу, побудова системи підготовки та перепідготовки наукових кадрів, розв'язання проблем функціонування науково-дослідного флоту, підтримка вітчизняної морської науки і технологій, стимулювання фундаментальних і прикладних досліджень і розробок, які пов'язані з морською діяльністю.

Завдання:

- вжиття заходів для компенсації втрат науково-дослідного потенціалу в сфері морських досліджень у зв'язку з анексією АР Крим та створення національного науково-технічного дослідницького центру для організації адміністрування процесів досліджень та ресурсного забезпечення у сфері морських наук і технологій;
- розроблення комплексної програми розвитку науково-технічного потенціалу морегосподарського комплексу з урахуванням державних пріоритетів розвитку галузевої науки, найперспективніших критичних технологій та відповідних напрямів проектно-конструкторської діяльності на середньо- та довгострокову перспективу;
- забезпечення розвитку кадрового потенціалу морегосподарського комплексу та запобігання «відтоку мізків» шляхом побудови системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації управлінських й наукових кадрів для управління морегосподарським комплексом України, у т. ч. запровадження програм професійного розвитку та підвищення кваліфікації для вітчизняних

фахівців з можливістю вивчення кращих світових практик виробничої та управлінської діяльності з залученням для фінансування програм коштів приватних інвесторів та міжнародних донорських організацій;

- активізація прогресивних форм міжнародного науково-технічного співробітництва у галузях морегосподарського комплексу шляхом розширення можливостей участі українських підприємств, організацій та галузевих науково-дослідних установ у проектах Рамкової програми ЄС з досліджень та інновацій «Горизонт 2020», а також підвищення рівня інформованості підприємств та організацій щодо таких можливостей шляхом регулярного проведення семінарів, роботи зі ЗМІ та галузевими асоціаціями підприємств комплексу;
- розроблення заходів державної підтримки найважливіших морських наукових та проектно-конструкторських організацій на селективній основі;
- інвентаризація науково-дослідного флоту, визначення спроможності суден за своїм технічним станом, оснащенням, енергоживленням забезпечити реалізацію необхідних наукових та практичних завдань;
- впровадження механізму вибіркової державної підтримки науково-дослідного флоту, організація комплексних морських експедицій на одному судні, в тому ж самому рейсі, досліджень та робіт різного профілю та спрямування;
- створення організаційної структури функціонування і керування навігаційно-гідрографічним комплексом забезпечення мореплавання і морегосподарської діяльності і взаємодії з аналогічними міжнародними організаціями;
- виконання робіт, пов'язаних із забезпеченням повсякденної діяльності військових кораблів і морських транспортних, пасажирських, рибпромислових і інших судів (забезпечення картами, лоціями, навігаційними посібниками, навігаційною і гідрометеорологічною інформацією і т. д.).

8. Запровадження ресурсозберігаючих, кліматозахисних, енергоощадних та природоохоронних технологій та стандартів в роботі морегосподарського комплексу з метою дотримання і забезпечення вимог екологічної безпеки та захисту навколишнього середовища.

Завдання:

- здійснення заходів щодо зниження рівня забруднення внутрішніх морських вод і територіального моря з метою запобігання посиленню антропогенного впливу на навколишнє природне середовище та відновлення екосистем Чорного і Азовського морів у відповідності до природоохоронних конвенцій і положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС;
- запровадження ефективного державного регулювання і контролю за здійсненням розвідки нафти, газу та інших корисних копалин на континентальному шельфі, у виключній (морській) економічній зоні, територіальному морі та внутрішніх морських водах України;
- підтримання в належному стані та забезпечення ефективної роботи систем енерго- та водопостачання, зменшення викидів забруднюючих речовин в результаті морегосподарської діяльності при проведенні господарської діяльності в портах, що сприятиме зниженню скидів відпрацьованої води та шкідливих газів від паливоспалювальних установок, які утворюються в процесі функціонування морського транспорту та берегових об'єктів;
- створення замкнутої системи збирання стічних вод територій портів, причалів та інших споруд і здійснення подальшої передачі цих вод на приймальні споруди для їх очищення для забезпечення очищення морських акваторій та істотного зменшення рівня їх забруднення в зонах впливу портових господарств, де відбуваються масштабні операції з небезпечними вантажами;

- забезпечення функціонування природоохоронних суден та обладнання згідно з розробленими в морських портах планами ліквідації та локалізації розливу забруднюючих речовин, що дозволить оперативно реагувати на небезпечні інциденти та мінімізувати негативні наслідки для морського середовища;
- зменшення викидів забруднюючих речовин в результаті морегосподарської діяльності за рахунок зниження енергоємності послуг, забезпечення більш ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів з оптимізацією структури енергоспоживання, збільшення частки відновлюваних джерел енергії при функціонуванні морського транспорту, використання енергоефективних, екологічно безпечних та альтернативних видів рідкого та газового палива при проведенні морської діяльності;
- застосування міжнародних екологічних норм для транспортних засобів і моторних палив, що використовуються в процесі функціонування морегосподарського комплексу;
- запровадження економічних механізмів стимулювання раціонального використання морських ресурсів, здійснення природоохоронних і кліматозахисних заходів, впровадження енергоощадних та екологічно чистих технологій у морській діяльності;
- підвищення рівня захисту навколишнього природного середовища шляхом запровадження сучасних міжнародних екологічних норм та заходів з охорони довкілля у складі нових інвестиційних проектів з розвитку морегосподарського комплексу;
- запровадження системи обов'язкового страхування екологічних ризиків при здійсненні морської діяльності, що надасть можливість більш ефективно запобігати забрудненню навколишнього середовища та оперативно відшкодувати збитки, завдані довкіллю в результаті такої діяльності.

III. Поглиблення міжнародних економічних відносин у сфері морської діяльності для зміцнення регіональної системи безпеки та забезпечення інтеграції економіки України у світову економічну систему вимагає реалізації завдань за наступними напрямками.

1. Використання можливостей, створених різноманітними ініціативами, започаткованими ЄС, які відображають перехід ЄС від синкретизму до синергії дій країн Чорноморського регіону і завданням яких є сприяння розвитку цього регіону, насамперед, у кооперативній ініціативі ЄС «Чорноморська синергія».

Завдання:

- здійснення заходів щодо збереження рішення ЄС стосовно призупинення фінансування програм в АР Крим та м. Севастополі до їх повної деокупації;
- схвалення ідей, направлених на вирішення проблем, які вимагають загальнорегіональних зусиль, а також направлених на забезпечення спільних інтересів (з особливим акцентом на захисті навколишнього середовища та розвитку транспорту);
- участь у започаткованому ЄС проекті EMBLAS (The Environmental Monitoring in the Black Sea region), що дозволить Україні виконувати екологічний контроль на морі за однорідними стандартами у відповідності з вимогами Морської директиви ЄС;
- підготовка пропозицій щодо проектів у галузі транспортної інфраструктури в Чорноморському регіоні з метою отримання фінансової та технічної допомоги на їх реалізацію в рамках програми TRACESA.

2. Реалізація власних національних економічних інтересів України в акваторіях Середземного та Балтійського морів та водних артерій, насамперед річок, що з'єднують їх, що розглядаються як логічне продовження транспортних

комунікацій, які розпочинаються в Чорноморському регіоні і забезпечують Україні вихід до країн Південної та Північної Європи, а також Північної Африки.

Завдання:

- створення стабільного транспортного коридору між Чорним та Балтійським морями шляхом спрощення Україною процедур транзиту між Чорним та Балтійським морями (насамперед через скорочення тривалості оформлення вантажів), що сприятиме не тільки подальшому транспортуванню вантажів з транспортно-логістичного комплексу «Одеса» до країн Центральної та Північної Європи, а також Північної Америки, але і забезпечить логістичну основу для участі України в освоєнні Арктичної акваторії світового океану.

3. Співробітництво з Європейським Союзом в питаннях проведення інтегрованої морської політики, яке включатиме співпрацю в сферах рибальства, транспорту, охорони навколишнього середовища та в інших питаннях щодо морської політики, яке повинно базуватися на домовленостях, передбачених Угодою про Асоціацію України з Європейським Союзом.

Завдання¹:

- просування інтегрованого підходу до відносин у галузі морської діяльності, а також забезпечення належного управління та обміну найкращими практиками використання морського простору;
- створення рамок розв'язання суперечностей між конкуруючими видами діяльності людини та управління їх впливом на морське довкілля шляхом підтримки планування морського простору як інструменту, який сприяє покращенню процесу ухвалення рішень;
- створення і підтримка стратегічних альянсів між галузями морегосподарського комплексу;
- докладання зусиль для покращення морської безпеки та заходів безпеки на морі, удосконалення транскордонного та міжгалузевого морського нагляду, спрямованого на вирішення зростаючих ризиків, спричинених інтенсивним морським рухом, робочими викидами суден, нещасними випадками на морі та незаконною діяльністю, базуючись на досвіді Координаційного та інформаційного центру в Бургасі;
- встановлення регулярного діалогу та сприяння різноманітним мережам між заінтересованими сторонами;
- проведення обміну інформацією та досвідом, включаючи передачу морського «ноу-хау» (зокрема щодо впровадження інноваційних технологій у морській галузі; можливостей фінансування проєктів, в т. ч. в рамках державно-приватного партнерства тощо), а також посилення співробітництва та координації дій України та ЄС (в т. ч. окремих країн-членів ЄС) в рамках відповідних міжнародних морських форумів.

4. Підвищення Україною своєї ролі в діяльності Організації Чорноморського економічного співробітництва, розширення всебічних зв'язків України з країнами ОЧЕС, насамперед із Туреччиною, яка є стратегічним партнером України, продовження політики освоєння ринків товарів і послуг цих країн.

Завдання:

- підтримка інтересу до діяльності ОЧЕС з боку країн Європейського Союзу у т. ч. шляхом сприяння спільному перетворенню Чорного моря на «транспортний хаб» європейського континенту, основою чого повинні стати морські магістралі Чорного моря та транспортно-логістичний термінал «Одеса», який зможе забезпечити прийом та перевантаження комерційних потоків в балтійському та

¹ Відповідно до ст. 144 Угоди пр. Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та ЄС, його державами - членами, з іншої сторони

інших напрямках, які надходитимуть до нього з Китаю, Індії на інших країн Південно-Східної Азії транзитом через Іран та Туреччину;

- просування програм розвитку співробітництва, які охоплюватимуть як внутрішню взаємодію, так і взаємодію між регіоном Чорноморського економічного співробітництва та Європейським Союзом та зроблять наголос на стимулюванні розвитку транспортної інфраструктури (насамперед модернізації морської інфраструктури, відновленні флоту, поліпшенні якості послуг у морських портах тощо);
- розробка пропозицій у сфері морської екології, що дозволить ОЧЕС позиціонувати себе в якості однієї з провідних світових структур із захисту довкілля, а її країнам-учасникам отримувати підтримку фінансових інститутів на реалізацію екологічних проектів.

5. Посилення участі України в торговельному мореплаванні на всіх основних напрямках, насамперед, тих, які використовуються для зовнішньоторговельних зв'язків України зі стратегічними партнерами – країнами ЄС, США та Китаєм, а також для виходу української продукції на нові перспективні ринки збуту – зокрема, в країнах Африки.

Завдання:

- формування уніфікованої, узгодженої з нормами міжнародного морського права, національно-правової (законодавчої) системи регулювання торговельного мореплавання у Чорному та Азовському морях, в акваторіях Світового океану з урахуванням економіко-екологічного, технічного аспектів й правил безпеки міжнародного судноплавання, що передбачає внесення змін до Кодексу торговельного мореплавання, узгодження основних його положень із нормами міжнародних конвенційних документів, насамперед Конвенції ООН з морського права 1982 року, директивами ЄС (зобов'язання з імплементації яких Україна взяла на себе, ратифікувавши Угоду про асоціацію з ЄС), створення законодавчої бази для запровадження міжнародного реєстру суден й уніфікацію всієї нормативно-правової бази, що регулює транспортну діяльність на морі, її гармонізацію (адаптацію) до міжнародних стандартів;
- максимізація участі України в реалізації Китаєм проекту «Великого шовкового морського шляху», забезпечення співпраці у цьому напрямку з іншими країнами Чорноморського басейну – насамперед, Туреччиною, Болгарією та Румунією, а також з країнами, які можуть нівелювати монопольну роль Китаю у даному проекті – зокрема, США та Японією;
- підтримка інвестиційно-інфраструктурних проектів, спрямованих на побудову мережі зерносховищ на берегах р. Ніл (реалізація яких дозволить забезпечити стабільне функціонування поставок зерна баржами зі зерносховищ на р. Дніпро до зерносховищ на р. Ніл і суттєво покращить конкурентні позиції вітчизняних експортерів зернових не тільки в Єгипті, а й в інших країнах Африканського Континенту);
- підтримка ініціатив стосовно розроблення проектів постачання енергоносіїв з Катару та Саудівської Аравії газопроводами до чорноморських берегів Туреччини та вантаження їх на судна з метою подальшого транспортування до портів України, здатних приймати ці енергоносії.

6. Забезпечення виконання зобов'язань, зафіксованих у міжнародних багатосторонніх та двосторонніх договорах, учасницею яких є Україна, та зобов'язань України в рамках міжнародних організацій, членом яких вона є, в галузі торговельного мореплавання, розробки морських ресурсів, розвитку науки і технологій, захисту навколишнього середовища тощо.

Завдання:

- активна робота з просування та забезпечення національних інтересів України в міжнародних організаціях: Міжнародній морській організації, Міжнародній організації праці;
- активізація здійснення співробітництва в рамках інших міжнародних організацій у сфері торговельного мореплавства, а також вивчення, узагальнення і поширення міжнародного досвіду в цій сфері;
- сприяння боротьбі з забрудненням Світового океану (шляхом забезпечення виконання зобов'язань, встановлених Конвенцією ООН з морського права та Міжнародною конвенцією із запобігання забрудненню з суден (1973/1978 років), а також з морським піратством (шляхом активної участі у міжнародних процесах підготовки нормативних документів, направлених проти морського піратства, та добросовісного та неухильного виконання вимог Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів);
- забезпечення виконання вимог Брюссельської (1952 р.) та Женевської (1999 р.) конвенцій стосовно арешту морських суден з тим, щоб гарантувати дотримання майнових прав держави, а також усіх інших учасників процесу мореплавства, включаючи кредиторів та працівників (моряків);
- активізація участі в регіональних організаціях з управління рибальством, яка повинна забезпечувати доступ України до необхідних водних біологічних ресурсів на основі отримання обґрунтованих національних квот;
- здійснення всіх необхідних заходів з метою ратифікації Зведеної конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 року, що створить необхідне підґрунтя для контролю за дотриманням прав українських моряків за кордоном і сприятиме підвищенню іміджу України як морської держави, яка виконує міжнародні норми щодо соціального захисту прав моряків;
- повноцінна реалізація наданої Україні міжнародним правом, зокрема Конвенцією Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 р., можливості у своїй діяльності в галузі морського господарства мати виключний суверенітет над вуглеводневими ресурсами, розташованими на її території, а також в її архіпелажних і територіальних водах, на додаток до суверенних прав в цілях розвідки, розробки вуглеводневих ресурсів, що знаходяться в її виключній економічній зоні та континентальному шельфі.

IV. Розвиток приморських регіонів з метою перебудови їх структури для забезпечення пріоритетності розвитку морегосподарських галузей із залученням можливостей малого і середнього бізнесу передбачає реалізацію завдань за наступними напрямками.

1. Розвиток підприємницької діяльності у приморських регіонах на рівні, що забезпечить вирішення питань подолання депресивних тенденцій і структурних дисбалансів в їх економіках, з акцентом на підтримці унікальних галузей або видів економічної діяльності, що становлять спеціалізацію приморських регіонів в рамках національної економічної системи (насамперед, морегосподарського комплексу та туристичного обслуговування з високим рівнем сервісу).

Завдання:

- розробка Стратегії розвитку приморських регіонів України (враховуючи тимчасову окупацію Російською Федерацією Кримського півострову), створення інституційно-правової основи для запровадження принципів морського просторового планування й інтегрованого прибережного управління, розробка і ухвалення нормативно-правових актів, що регулюють питання, пов'язані з використанням берегової зони Чорного і Азовського морів, розробка, затвердження і реалізація державних програм використання, відновлення і

- охорони берегової зони;
- відновлення спеціальних режимів економічної діяльності у морегосподарських галузях, гарантування державою забезпечення інтересів суб'єктів підприємницької діяльності приморських регіонів. З метою усунення зловживань у функціонуванні спеціальних режимів економічної діяльності слід переглянути методику їх оподаткування, зробивши акцент на підтримці, в першу чергу, логістичних та імпортозаміщуючих проектів, а також проектів, розрахованих на залучення транзитних вантажопотоків, створення нових робочих місць у портовому господарстві тощо;
 - розробка на місцевому рівні інвестиційних карт приморських територій з виокремленням об'єктів морегосподарського комплексу, рекреаційно-туристичної сфери, переліком наявних на місцевому рівні природних рекреаційних та промислових ресурсів; розробка техніко-економічного обґрунтування проектів з попередньою експертною оцінкою, що сприятиме залученню потенційних інвесторів до їх реалізації, у т. ч. на засадах державно-приватного партнерства;
 - запровадження ефективних механізмів фінансово-кредитної та інвестиційної підтримки підприємництва у морегосподарських галузях, поширення практик державно-приватного партнерства та коопераційних зв'язків між суміжними та обслуговуваними секторами у морському і портовому господарстві;
 - підвищення ефективності управління суб'єктами підприємництва через запровадження якісної бізнес-освіти, покращення професійного рівня менеджерів суднобудівних, портових, туристичних і транспортних підприємств, застосування сучасних методів ведення підприємницької діяльності;
 - запровадження системи субсидування на регіональному рівні наукових досліджень і розробок у морегосподарських сферах із одночасним збільшенням фінансування інноваційної діяльності підприємницьким сектором;
 - запровадження на рівні регіональних адміністрацій на конкурсних засадах фінансування з місцевих джерел підготовки кадрів із переліку спеціальностей, що мають критичне значення для функціонування морегосподарських галузей приморських регіонів;
 - посилення інноваційної діяльності суб'єктів господарювання у морегосподарських галузях – сприяння створенню морських технопарків та промислових парків; забезпечення всебічної підтримки інноваційної діяльності у морегосподарських галузях (у т. ч. з використанням фінансових ресурсів місцевих бюджетів і кредитів); здійснення на рівні регіонів постійного моніторингу інноваційної діяльності морегосподарських галузей та підприємств регіону;
 - застосування європейського досвіду розвитку прибережного судноплавства (Short Sea Shipping) в приморських регіонах, створення умов для розвитку прибережного судноплавства (вантажного та пасажирського) шляхом вдосконалення митно-тарифної політики.

2. Формування конкурентоспроможного ринку туристичних та рекреаційно-оздоровчих послуг приморських регіонів, інтеграція туристично-рекреаційного сектору з суміжними галузями морегосподарського комплексу.

Завдання:

- детінізація туристичного сектору через спрощення системи оподаткування та ліцензування, що сприятиме виходу з тіні та легалізації діяльності суб'єктів, які надають послуги з колективного розміщення туристів, забезпечить додаткові надходження до місцевих бюджетів;
- передання на місцевий рівень функцій ліцензування суб'єктів господарювання у

сфері туризму, що дозволить спростити процедури ліцензування та прискорити оформлення документів;

- покращення туристичного обслуговування і надання конкурентних туристичних послуг, у т. ч. створення мережі туристичних центрів, інформаційних кіосків з надання туристичних послуг, забезпечення достатньої кількості вказівників англійською та іншими іноземними мовами, створення місць для паркування туристичного автотранспорту тощо;
- розбудова культурно-мистецького простору, підтримка розвитку фестивального та конкурсного руху, збереження та популяризація культурної спадщини (у т. ч. здійснення комплексу заходів з паспортизації і реставрації пам'яток історико-культурної спадщини, залучення ресурсів приватних інвесторів до їх відновлення на принципах державно-приватного партнерства);
- спрямування (залучення) додаткових потоків рекреантів через систему профспілок та Фонд соціального страхування з тимчасової втрати працездатності, які, враховуючи втрату кримських оздоровниць та об'єктів відпочинку, можуть перерозподілити потоки відпочиваючих у межах літнього оздоровчого періоду та активізувати співпрацю з об'єктами, які поки що не залучені у систему масового відпочинку та оздоровлення;
- посилення інформаційно-презентаційної складової туристично-рекреаційного продукту приморських областей, у т. ч. шляхом проведення рекламно-інформаційних заходів через регіональні та центральні ЗМІ.

3. Сприяння розвитку круїзного судноплавства у Чорноморсько-Азовському регіоні як чинника подальшого розвитку туристичної інфраструктури, стимулювання розвитку суміжних галузей, включаючи суднобудування та судноремонт, розширення можливостей для міжнародного співробітництва, залучення інвестицій у розвиток транспортної та туристичної інфраструктури, гарантованого поповнення місцевих бюджетів (у т. ч. за рахунок туризму, витрат туристів на сферу розваг тощо).

Завдання:

- проведення узгодженої політики центральних та місцевих органів влади України, органів місцевого самоврядування, керівництва (власників) портів та комерційних структур, які спеціалізуються на круїзному туризмі, щодо посилення координації їхньої діяльності у напрямку формування ринку круїзних туристичних послуг, розвитку інфраструктури круїзного туризму, створення умов для оновлення круїзного флоту;
- налагодження ефективної співпраці з країнами чорноморського регіону в питаннях розвитку круїзного судноплавства, у т. ч. розроблення Україною в ініціативному порядку Конвенції щодо пасажирського судноплавства у Чорному морі та винесення її для ухвалення ОЧЕС та ратифікації країнами-членами;
- формування інтегрованих туристичних продуктів, орієнтованих на використання внутрішніх водних шляхів та комбінованих (ріка-море) круїзних маршрутів;
- сприяння відродженню в Україні власного круїзного флоту шляхом запровадження податкових стимулів придбання пасажирських суден українського виробництва, а також звільнення від мита імпорту суден круїзного призначення;
- розвиток інфраструктури круїзних портових міст, у т. ч. належної транспортної інфраструктури (будівництво та реконструкція автомобільних доріг, забезпечення розвитку пасажирського транспорту загального користування тощо);
- активізація роботи на рівні територіальних громад у курортних зонах

Азовського та Чорноморського узбережжя щодо розробки та впровадження програм реформування (модернізації) об'єктів житлово-комунального господарства (насамперед – водопостачання та водовідведення), об'єктів соціальної сфери (інфраструктури), об'єктів транспортно-транзитної інфраструктури з орієнтацією на обслуговування круїзних суден та туристів;

- удосконалення податкової політики з метою підтримки вітчизняних туроператорів, що працюють у сфері круїзного туризму, використання інструменту податкових пільг для туроператорів, які створюють новий туристичний продукт;
- проведення активної рекламної кампанії щодо представлення туристичного потенціалу приморських регіонів України, розроблення нових круїзів із використанням можливостей внутрішніх (річка Дніпро та Південний Буг) та транскордонних (річка Дунай) водних шляхів.

4. Створення морських кластерів як точок економічного зростання приморських регіонів і нових організаційних форм господарювання, що забезпечуватимуть інтеграцію фінансового, промислового та інтелектуального капіталу з метою формування вагомих конкурентних переваг функціонування морегосподарського комплексу України.

Завдання:

- налагодження взаємовигідної співпраці між органами державного управління і бізнесом, науковими організаціями, навчальними установами, активне використання різних форм державно-приватного партнерства, що дозволить скоординувати роботу всіх означених інституцій і сприятиме погодженому вирішенню питань створення морських кластерів з урахуванням інтересів усіх учасників;
- розроблення та ухвалення відповідних нормативних документів та програм щодо створення морських кластерів у приморських регіонах, внесення змін до чинних стратегій економічного та соціального розвитку приморських регіонів, передбачивши створення морських кластерів;
- організація необхідної кадрової, організаційної та інформаційної підтримки створення морських кластерів у приморських регіонах, адаптація європейського досвіду створення морських кластерів до особливостей розвитку українських приморських регіонів;
- проведення конференцій, форумів, круглих столів та наукових семінарів за участю представників підприємств і організацій морегосподарського комплексу та вищих навчальних закладів для спільного розроблення інструментарію щодо вирішення проблем розвитку морегосподарського комплексу та формування ініціативних рішень зі створення морських кластерів у регіонах;
- налагодження співробітництва між підприємствами та організаціями морегосподарського комплексу приморських регіонів та навчальними закладами, що готують кадри для морегосподарського комплексу, з метою здійснення регулярного моніторингу, визначення потреб підприємств галузей комплексу в спеціалізованих кадрах;
- створення Інтернет-порталу розвитку морських кластерів, забезпечення його регулярного інформаційного наповнення, у т. ч. щодо питань формування інформаційної бази про проекти, програми та заходи, що здійснюються у їх рамках.

5. Посилення міжрегіональної співпраці між місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування приморських регіонів, а також міжнародного співробітництва, що дасть можливість забезпечити комплексний розвиток морегосподарських галузей. Це вимагає:

- задіяння механізмів міжрегіонального співробітництва; використання переваг членства приморських регіонів у міжнародних організаціях (Асамблеї Європейських регіонів, Конференції приморських регіонів Європи тощо), розвиток транскордонного співробітництва, побратимських зв'язків з містами інших країнах (у т. ч. країн ЄС) для популяризації вітчизняного туристичного продукту;
- посилення участі України в реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону, зокрема, у спільних проектах з розвитку інфраструктури, туризму, екології, енергетики для регіонів басейну Дунаю – Одеської, Закарпатської, Івано-Франківської та Чернівецької областей;
- поглиблення співпраці Донецької та Запорізької областей щодо створення об'єктів спільної інфраструктури, зорієнтованої на розвиток морегосподарського та туристично-рекреаційного комплексів територій Азовського узбережжя;
- задіяння потенціалу міжрегіонального співробітництва у розбудові системи водопостачання та водовідведення, дорожнього будівництва, будівництва сміттєпереробних заводів тощо;
- надання місцевим органам державної виконавчої влади та органам місцевого самоврядування додаткових повноважень для налагодження міжрегіонального співробітництва з відповідними органами регіонів інших країн, зокрема можливість мати своїх постійних представників у регіонах-партнерах;
- проведення регулярних презентацій приморських регіонів України та їх інвестиційних можливостей у галузях морегосподарського комплексу за кордоном, сприяння налагодженню прямих контактів між владою регіонів, представниками бізнес-структур та спілок підприємців, торговельно-промислових палат з іноземними регіонами.

6. Зниження гостроти екологічних проблем та забезпечення належного екологічного стану приморських регіонів, а також вирішення еколого-економічних завдань розвитку прибережних зон, що стане потужним поштовхом для запобігання руйнуванню берегової лінії, а також охорони земель і раціонального використання ресурсів прибережної зони.

Завдання:

- створення цілісної системи заходів правового, економічного, соціального, освітнього, інформаційно-пропагандистського та організаційного характеру з метою проведення ефективної і цілеспрямованої діяльності в галузі охорони довкілля, забезпечення екологічної безпеки, раціонального використання і відтворення природних ресурсів приморських регіонів;
- удосконалення нормативно-правової бази, яка стосується розроблення та затвердження екологічних норм, правил і регламентів, що гарантують екологічну безпеку населення приморських регіонів та збереження генетичного фонду, забезпечення раціонального використання та відтворення природних ресурсів;
- зосередження зусиль щодо збереження і відтворення екосистем, ценозів, видів рослинного і тваринного світу приморських регіонів, насамперед тих, що занесені до Червоної книги України, із залученням для цього необхідних фінансових, наукових та технічних ресурсів;
- впровадження комплексного підходу до розвитку приморських регіонів на основі охорони приморської зони та її раціонального використання, регулювання і планування ресурсів суші та моря як єдиної системи з урахуванням природоохоронних аспектів, диференціації та розширення формування і функціонування екомережі морських і приморських територій з

- урахуванням європейського досвіду;
- реалізація заходів з охорони приморських та морських екосистем, які відіграють важливу роль у збереженні біологічного і ландшафтного різноманіття в районах Чорного та Азовського морів;
 - удосконалення державного регулювання сфери використання та охорони прибережних зон шляхом запровадження системи комплексного управління та удосконалення наявної нормативно-правової бази щодо використання та охорони узбережжя морів, що дозволить упорядкувати процедури віднесення приморських земельних ділянок до різних категорій земель, встановити і закріпити межі територій природно-заповідного фонду та іншого природоохоронного призначення, оздоровчого, рекреаційного та історико-культурного призначення, а також запровадити прозорий механізм обмеженої господарської діяльності у відповідності до міжнародних норм;
 - впровадження інтегрованого підходу до управління прибережними територіями з високими рекреаційними цінностями, обумовленими місцевою специфікою, національними традиціями, що передбачає удосконалення національного законодавства з питань курортно-рекреаційного комплексу (та його узгодження відповідно до рекомендацій Європейської системи управління прибережною зоною, Конвенції про захист Чорного моря від забруднення, Загальноєвропейської стратегії збереження біологічного та ландшафтного різноманіття, Конвенції про охорону та відтворення транскордонних водотоків та міжнародних озер тощо); розробка Національної стратегії управління прибережною зоною, внесення змін до Закону України «Про курорти» щодо забезпечення охорони та відновлення екосистем, пов'язаних з водою;
 - запобігання руйнуванню прибережної зони шляхом застосування заходів, спрямованих як на узгодження конфліктних інтересів щодо берегового простору і ресурсів (гідронамивів), так і на пошук балансу між короткостроковими економічними та довгостроковими екологічними інтересами стійкого розвитку берегів.

VIII. ІНСТИТУЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ

В умовах, з одного боку, досить високого рівня диверсифікованості розвитку морської діяльності в Україні, а з іншого – загострення кризової ситуації в усіх її сферах, організаційна структура і система управління морською діяльністю не задовольняють сучасним потребам України. Підвищення ефективності морського потенціалу пов'язане з упровадженням інтегрованого підходу до регулювання та розвитку морської діяльності, який полягає в створенні ефективної системи органів адміністрування (управління) морською галуззю відповідно до вимог Резолюції ІМО А. 1070(28), здатних забезпечити дієвість морської політики, її спрямованість на ефективний цілісний розвиток, формування сучасної моделі державного управління морською діяльністю.

Формування і реалізація державної морської політики покладаються на Кабінет Міністрів України, функціями якого є, зокрема:

- визначення пріоритетних напрямів розвитку морської діяльності в Україні;
- аналіз ефективності реалізації морської політики, підготовка проектів нормативних актів, пропозицій щодо вдосконалення чинного законодавства з метою створення правової бази для ефективного проведення морської політики України;
- розроблення заходів щодо діяльності органів виконавчої влади і місцевого самоврядування в питаннях реалізації морської політики держави і вдосконалення державного управління морською діяльністю (у т. ч. в питаннях

воєнно-морської, морегосподарської діяльності, міжнародних економічних відносин у сфері морської діяльності, розвитку приморських регіонів);

- розроблення програм наукового, матеріально-технічного, кадрового та фінансового забезпечення розвитку морської діяльності.

У рамках інтегрованого підходу до регулювання та розвитку морської діяльності передбачається:

- утворення окремого центрального органу виконавчої влади, який виконуватиме функції Морської адміністрації, утримуватиметься за рахунок коштів портового адміністративного збору, відповідно до його цільового призначення і підпорядковується Міністру інфраструктури України;
- виділення у складі одного з департаментів Міністерства економічного розвитку та торгівлі України відділу, відповідального за реалізацію державних програм у сферах суднобудування та воєнного кораблебудування.

Формування морської управлінської еліти має стати важливим елементом досягнення стратегічної мети – утвердження позицій України як морської держави.