



**Sergey
V. Gurskyi**
Гурський
Сергій
Васильович

УДК 005.8

INTEGRATION OF THE CLASSIFICATION COMPANY “REGISTER OF SHIPPING OF UKRAINE” TO THE EUROPEAN SYSTEM OF CLASSIFICATION COMPANIES

**ІНТЕГРАЦІЯ КЛАСИФІКАЦІЙНОГО ТОВАРИСТВА
«РЕГІСТР СУДНОПЛАВСТВА УКРАЇНИ»
ДО ЄВРОПЕЙСЬКОЇ СИСТЕМИ КЛАСИФІКАЦІЙНИХ
ТОВАРИСТВ**

DOI [https://doi.org/10.15589/smi2025.2\(21\).01](https://doi.org/10.15589/smi2025.2(21).01)

Sergey V. Gurskyi

Гурський Сергій Васильович,
аспірант
s.gurskyi@shipregister.ua
ORCID: 0009-0000-7115-3299

Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Mykolaiv
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова,
м. Миколаїв

Abstract. For Ukraine, as for most countries in the world, inland waterway transport is the most effective mode of transport, suitable for transporting significant volumes of products, mainly raw materials. Ukraine has a fairly high navigable potential of rivers, the length of waterways suitable for operation is about 6.2 thousand km. Ukraine, having signed the Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union (EU), the European Atomic Energy Community and their Member States, on the other hand (hereinafter referred to as the Association Agreement with the EU) in 2014, undertook a number of commitments regarding the development of inland waterway transport, in particular, on the development, in cooperation with the EU, of a strategy for the development of river transport based on the national transport policy, the inclusion of river transport in the multimodal transportation system and the network of priority transport routes with a view to supporting the implementation of state policy on the development of Ukraine as a transit state, implementation of European law in the field of inland waterway transport into national legislation. The problem of the discrepancy between the level of development of inland waterway infrastructure and the state of the shipbuilding industry in Ukraine requires an urgent solution.

An analysis of the strategy for implementing the provisions of the European Union directives and regulations in the field of international maritime and inland waterway transport within the framework of the Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, on the other hand, has been carried out.

The mechanism for the recognition of the national classification society, the Ukrainian Shipping Register, at the EU level for the classification of seagoing and inland waterway vessels is described. As work towards sustainable reform of the inland waterway sector gains momentum, it can be said that there has never been a better opportunity to do so. In order for inland waterway transport to become a real alternative mode of transport in the Ukrainian economy, the staff of the Shipping Register is involved as experts in water transport in the international arena within the framework of the activities of the International Maritime Organization, Committee

on Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe, European Committee for the Development of Standards in the Field of Inland Navigation of the Danube Commission.

The purpose of the study is to determine the mechanisms for integrating the Ukrainian Shipping Register into the European system of classification societies.

Key words: Ukrainian Shipping Register; classification society; inland waterways; integration mechanisms; water transport; European Union.

Анотація. Для України, як і для більшості країн світу, внутрішній водний транспорт є найбільш ефективним видом транспорту, придатним для перевезення значних обсягів продукції, переважно сировини. Україна має досить високий судноплавний потенціал річок, довжина водних шляхів, придатних для експлуатації, становить близько 6,2 тис. км. Україна, підписавши у 2014 році Угоду про асоціацію між Україною з однієї сторони та Європейським Союзом (ЄС), Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію з ЄС), взяла на себе низку зобов'язань щодо розвитку внутрішнього водного транспорту, зокрема щодо розробки у співробітництві з ЄС стратегії розвитку річкового транспорту на основі національної транспортної політики, включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень і мережу пріоритетних транспортних маршрутів з огляду на підтримку впровадження державної політики щодо розвитку України як транзитної держави, імплементації до національного законодавства норм європейського права в галузі внутрішнього водного транспорту. Нагального вирішення потребує проблема невідповідності рівня розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів та стан суднобудівної галузі України.

Виконано аналіз стратегії імплементації положень директив і регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту в рамках угоди про Асоціацію між Україною з однієї сторони та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами з іншої сторони. Надано характеристику механізму визнання національного класифікаційного товариства Регістр судноплавства України на рівні ЄС для класифікації морських суден і суден внутрішнього плавання. Оскільки робота в напрямі сталого реформування сектору внутрішніх водних шляхів набирає обертів, можна сказати, що донині не було кращої нагоди для того, щоб транспорт внутрішніх водних шляхів став реальним альтернативним видом транспорту в українській економіці, персонал Регістру судноплавства залучається як експерти з водного транспорту на міжнародній арені в рамках діяльності Міжнародної морської організації, Комітету з Водного транспорту Європейської економічної комісії ООН, Європейського комітету для розробки стандартів у сфері внутрішнього судноплавства Дунайської комісії.

Мета дослідження – визначення механізмів інтеграції Регістру судноплавства України до європейської системи класифікаційних товариств.

Ключові слова: Регістр судноплавства України; класифікаційне товариство; внутрішні водні шляхи; механізми інтеграції; водний транспорт; Європейський Союз.

References

- [1] Verkhovna Rada of Ukraine (n.d.). *Pro vnutrishnii vodnyi transport: Zakon Ukrainy* [On inland water transport: Law of Ukraine]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> [in Ukrainian].
- [2] Cabinet of Ministers of Ukraine (2017, October 11). *Pro skhvalennia Stratehii implemantatsii polozhen dyrektyv ta rehlementiv Yevropeiskoho Soiuzu u sferi mizhnarodnoho morskoho ta vnutrishnoho vodnoho transportu ("dorozhnia karta")* [On approval of the Strategy for implementation of EU directives and regulations in maritime and inland water transport ("roadmap")], No. 747-p. *Ofitsiyni visnyk Ukrainy*, 86, Article 2622. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/747-2017-%D1%80#Text> [in Ukrainian].
- [3] Verkhovna Rada of Ukraine (n.d.). *Yevropeiska uhoda pro mizhnarodni perevezennia nebezpechnykh vantazhiv vnutrishnimy vodnymy shliakhamy (VOPNV)* [European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN)]. Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_169#Text [in Ukrainian].

[4] Lysenko, S. V. (2021). Sudnobudivna haluz Ukrainy: problemy ta napriamy yii vidrozhennia [The shipbuilding industry of Ukraine: Problems and directions of revival]. *Ekonomichnyi visnyk NTUU "Kyivskyi politekhnichnyi instytut"*, (12). Retrieved from <https://ev.fmm.kpi.ua/article/view/45165/41437> [in Ukrainian].

[5] Slobodian, S. O., & Kharitonov, Y. M. (2022). Proiekt rozvytku nahliadovoi diialnosti Rehistru sudnoplavstva Ukrainy v umovakh tsyfrovizatsii [Projects for the development of the supervisory activities of the Shipping Register of Ukraine under digitalization]. *Shipbuilding & Marine Infrastructure*, (1). Retrieved from <http://smi.nuos.mk.ua/archive/2022/1/1.pdf> [in Ukrainian].

Постановка задачі. Внутрішні водні шляхи відіграють суттєву роль у європейській транспортній системі. Це обумовлено тим, що водні перевезення є економічно вигідними, надійними, безпечними й екологічно чистими, що відповідає вимогам вантажовласників та урядів європейських країн. Внутрішній водний транспорт також має важливе значення на глобальному рівні, сприяючи взаємодії європейських держав та участі в міжнародній торгівлі.

Для України, як і для більшості країн світу, внутрішній водний транспорт є найбільш ефективним видом транспорту, придатним для перевезення значних обсягів продукції, переважно сировини. Україна має досить високий судноплавний потенціал річок, довжина водних шляхів, придатних для експлуатації, становить близько 6,2 тис. км. Основними судноплавними шляхами залишаються р. Дніпро – 1,2 тис. км та його притоки (р. Десна – 520 км і р. Прип'ять – 60 км.), а також частково р. Південний Буг – 155 км. На р. Дніпро розташовані шість послідовних водосховищ: Каховське (зруйноване агресором 6 червня 2023 року), Запорізьке, Дніпродзержинське, Кременчуцьке, Канівське і Київське[4]. За останні роки внутрішні водні шляхи українських річок за показником гарантованих глибин неповністю відповідають вимогам щодо безпеки судноплавства.

Україна, підписавши у 2014 році Угоду про асоціацію між Україною з однієї сторони та Європейським Союзом (ЄС), Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію з ЄС), взяла на себе низку зобов'язань щодо розвитку внутрішнього водного транспорту, зокрема щодо розробки у співробітництві з ЄС

стратегії розвитку річкового транспорту на основі національної транспортної політики, включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень і мережу пріоритетних транспортних маршрутів з огляду на підтримку впровадження державної політики щодо розвитку України як транзитної держави, імплементації до національного законодавства норм європейського права в галузі внутрішнього водного транспорту [1].

Нагального вирішення потребує проблема невідповідності рівня розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів (ВВШ) та стан суднобудівної галузі України. За даними UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), на 1 січня 1993 року сукупний дедвейт торговельного флоту України нараховував 6,18 млн т, а частка українського флоту у світовому торговельному флоті становила 0,9 %. На 1 січня 2021 року дедвейт флоту, зареєстрованого під прапором України, скоротився майже в 16 разів – до 391 тис. т, а частка у світовому торговельному флоті зменшилася до 0,02 %. У структурі вантажного транспортного флоту України, який зареєстрований під українським прапором, найбільша частка припадає на судна для генеральних вантажів – 41,9 %, універсальні – 34,9 %, танкери – 15,1 %, інші судна – 8,1 %. Найбільшими власниками суден є: АСК «Укррічфлот», ТОВ «Судноплавна компанія «Арго», ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство», ТОВ СП «НІБУЛОН», інші компанії мають від одного до трьох суден [4].

На виконання Угоди про асоціацію з ЄС Кабінетом Міністрів України у 2014–2015 роках затверджено плани імплементації вищезазначених директив і регламентів ЄС, а Міністерством інфраструктури України затверджено дорожні карти за всіма

транспортними секторами, включно з внутрішнім водним транспортом [2].

Згідно з директивами та регламентами ЄС перевірка суден і видача свідоцтва на судна внутрішніми водними шляхами проводитимуться компетентними органами держав – членів ЄС, у тому числі визнаними класифікаційними товариствами або інспекційними органами. На сьогодні для українських суден, згідно з рішенням пленарного засідання Дунайської комісії, діють перехідні положення й визнаються документи, видані відповідно до Рекомендацій Дунайської комісії. Перехідні положення діють до грудня 2026 року.

Процедуру визнання класифікаційних товариств на рівні Європейського Союзу наведено на рис. 1.

Звернення із заявою до міністерства, відповідального за внутрішні водні шляхи країни ЄС, розглядається на відповідність вимог

Директиви [2]. У разі позитивного рішення документи надсилаються до Європейської комісії, яка здійснює аудит кваліфікаційного товариства. За позитивних результатів аудиту Європейська комісія ухвалює рішення про визнання класифікаційного товариства.

Практичні кроки стратегічного напрямку інтеграції Регістру судноплавства України (Регістр, РСУ) до європейської системи класифікаційних товариств були започатковані у 2017 р. згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України, яким було схвалено Стратегію імплементації положень директив і регламентів ЄС у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту [2]. Регістр має значний досвід представляти Україну як технічний експерт з водного транспорту на міжнародній арені в рамках діяльності Міжнародної морської організації, Комітету з водного транспорту Європейської економічної комісії ООН,

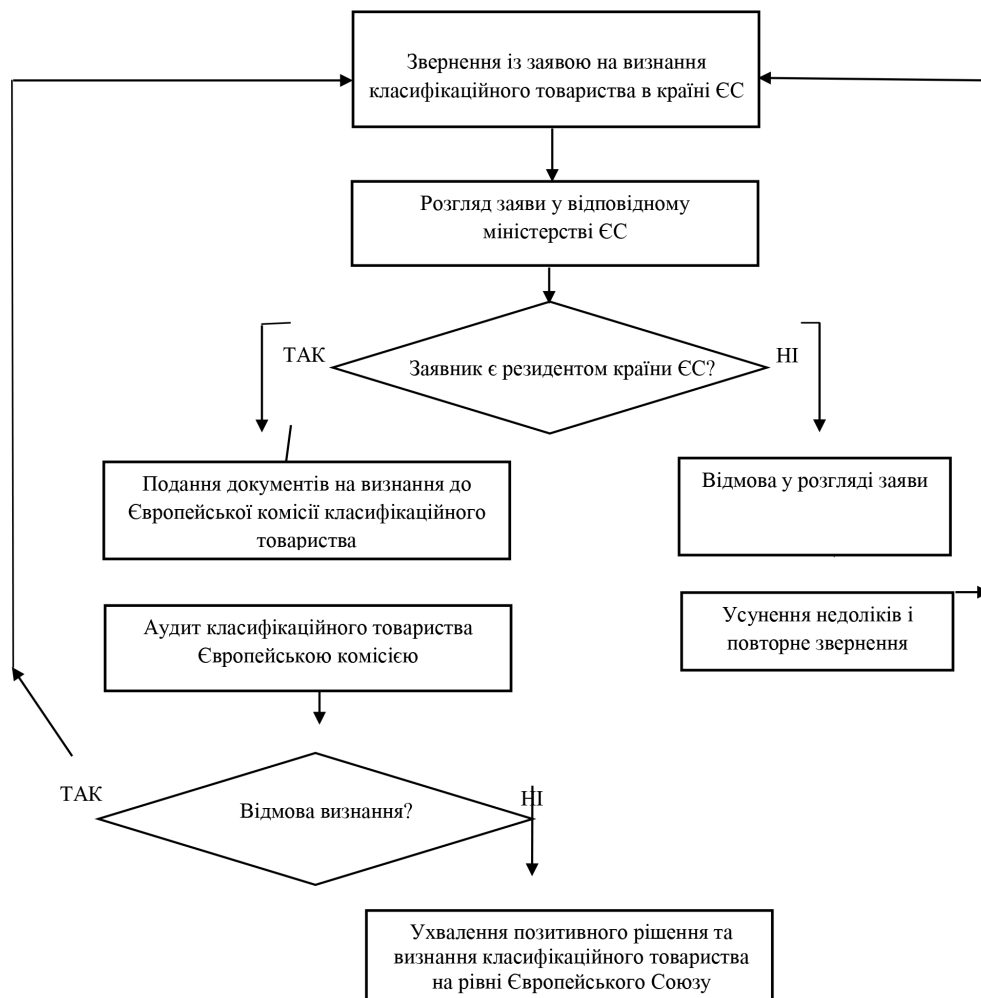


Рис. 1. Схема процедури визнання класифікаційних товариств у Європейському Союзі (авторська розробка)

Європейського комітету для розробки стандартів у сфері внутрішнього судноплавства Дунайської комісії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виконаний аналіз основних нормативно-законодавчих документів і наукових публікацій [2; 3; 5] показав, що основна увага приділена розвитку цифрових технологій у діяльності РСУ. При цьому опубліковані результати досліджень вказують на відсутність у їх змістовній частині розгляду питань гармонізації правил і процедур технічного стану внутрішнього водного транспорту з вимогами законодавства ЄС і визнаних організацій у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту, а також шляхи визнання РСУ на рівні ЄС не є дослідженими в наукових публікаціях.

Зазначені обставини актуалізують вирішення задачі інтеграції РСУ у загальноєвропейську систему й визнання товариства на рівні ЄС для класифікації суден внутрішнього плавання.

Відокремлення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на значний внесок науковців у розвиток діяльності РСУ, визначення механізмів інтеграції Регістру судноплавства України до європейської системи класифікаційних товариств потребує подальшого дослідження.

Мета дослідження – визначення механізмів інтеграції Регістру судноплавства України до європейської системи класифікаційних товариств.

Об'єктом дослідження є склад і структура організації заходів з визнання РСУ на рівні ЄС для класифікації суден внутрішнього плавання.

Предмет дослідження – механізми управління інтеграційними процесами розвитку класифікаційних організацій.

Основний матеріал. У 2000 році Комітет з водного транспорту Європейської економічної комісії ООН та Центральна комісія судноплавства по р. Рейн (CCNR) на конференції уклали Європейську угоду про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами, яка набула чинності 2008 року [3]. Україна приєдналася до неї у 2010 р. і у 2011 р.

надала повноваження Регістру видавати документи. У 2011 р. та 2014 р. Регістр отримав повноваження від Словаччини та Хорватії. На сьогодні до Угоди приєднано 18 європейських країн. Це одна з перших угод, якою визнано Регістр і наділені повноваження іншими країнами. Одним із критеріїв визнання є впроваджена система стандарту ISO 17020:2014. У Регістрі впроваджений стандарт ISO 17020:2014 і діє від Бюро міжнародної сертифікації, але Угода з Європейським Союзом вимагає акредитації саме Національним органом сертифікації.

Для контролю за перевезеннями вантажів ВВШ і дотримання правил перевезення вантажу в ЄС були створенні річкові міжурядові комісії із судноплавства, а саме:

- Центральна комісія судноплавства по Рейну (Central Commission for the Navigation of the Rhine, CCNR);
- Мозельська комісія (Moselle Commission);
- Комісія по річці Сава (International Sava River Basin Commission);
- Дунайська комісія (Danube Commission).

Усі європейські річкові комісії мають угоди про співпрацю і постійно обмінюються інформацією. З метою об'єднання й посилення управління на європейському рівні на своєму пленарному засіданні в червні 2015 року Центральна комісія судноплавства по Рейну (CCNR) прийняла резолюцію про створення Європейського комітету для розробки стандартів у сфері внутрішнього судноплавства (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure – CESNI). Ця резолюція сприяє розробці єдиних, сучасних, зручних вимог щодо сталого розвитку внутрішнього судноплавства.

Основні правила і вимоги – це:

- Європейський стандарт, що встановлює технічні вимоги до суден внутрішнього плавання (ES-TRIN);
- Європейський стандарт кваліфікації у внутрішньому судноплавстві (ES-QIN);
- Європейський стандарт річкових інформаційних послуг (ES-RIS).

Згідно з вищевказаними правилами та вимогами перевірка суден і видача свідоцтва на судна внутрішніми водними шляхами проводитимуться компетентними органами держав – членів ЄС, у тому числі визнаними класифікаційними товариствами або інспекційними органами. На сьогодні для українських суден, згідно з рішенням пленарного засідання Дунайської комісії, діють перехідні положення й визнаються документи видані відповідно до Рекомендацій Дунайської комісії. Перехідні положення діють до грудня 2026 року.

З 2017 року Україна приєдналася до Комітету CESNI як держава-спостерігач і бере участь у засіданнях робочих груп із технічних питань, кваліфікації персоналу [3]. Безпосередню участь від України у цій роботі беруть представники Регістру судноплавства України.

Серед інтеграційних заходів передбачалась участь Регістру в кожній робочій групі за кожним напрямом для гармонізації правил ES-TRIN і власних правил, що і виконується. На час прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [1] правила ES-TRIN повністю інтегровані у власні правила Регістру. Останнім кроком на шляху до визнання відповідних документів Регістру ЄС є подання заявки дійсним членом ЄС і CESNI за Регістр за умови розташування представництва Регістру в цій країні, це прописано в Додатку VI до Директиви 1629 [2].

Європейський Союз запровадив проєкт «Сприяння транспортному розвитку річки Дніпро» (далі – Проєкт). Основною метою Проєкту, що фінансується Європейським Союзом, є допомога Міністерству інфраструктури в розвитку сектору ВВТ в Україні відповідно до законодавства ЄС і найкращих практик.

Команда експертів, досвідчених у питаннях внутрішніх водних шляхів, брала участь у розробці Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [1] і підзаконних актів з метою підвищення потенціалу та можливостей різних державних структур для здійснення їх функцій щодо розвитку ВВТ, необхідних для повноцінного функціонування сектору ВВТ.

Розробляються рішення для формування цілісних систем ВВТ, і звертається увага на якість, безпеку та надійність.

Оскільки робота в напрямі сталого реформування сектору внутрішніх водних шляхів набирає обертів, можна сказати, що досі не було кращої нагоди для того, щоб внутрішній водний транспорт став реальним альтернативним видом транспорту в українській економіці. Персонал Регістру залучається як експерти щодо розвитку ВВТ.

Для морських суден діє Регламент Європейського парламенту і Ради (Регламент) № 391/2009 від 23 квітня 2009 року про загальні правила та стандарти для організацій, що здійснюють перевірку й огляд суден. Згідно із цим регламентом здійснення наглядової діяльності на суднах під прапором європейських країн може виконувати тільки організація, визнана вищезгаданим Регламентом. Функції контролю за дотриманням вимог, перевірку, а також процес визнання здійснює EMSA (European Maritime Safety Agency). EMSA було створено Регламентом (ЄС) № 1406/2002 як основне джерело підтримки Комісії та держав-членів у сфері безпеки на морі та запобігання забрудненню із суден, а наступні поправки уточнили та розширили його повноваження.

У Стратегії [2] щодо Регістру й визнання згідно з Регламентом нічого не прописано, а отже, і дорожня карта на державному рівні відсутня. Процес визнання тотожний із Директивою № 1629. Потрібен офіс у державі-члені, яка готова подати заявку на визнання. Єдина відмінність у тому, що після визнання ця держава нестиме відповідальність за організацію щодо діяльності згідно з Регламентом. Таке визнання отримали організації не держав-членів, зокрема China Classification Society, Lloyd's Register Group Ltd, Korean Register, American Bureau of Shipping, Indian Register of Shipping, Nippon Kaiji Kyokai.

У 2023 р. з ініціативи Адміністрації судноплавства та допомоги EMSA в Україні був проведений неофіційний аудит Регістру на виконання умов Регламенту. Звіт показав високу оцінку діяльності Регістру, але й надав низку зауважень. Одне з основних –

це неповний і місцями неякісний переклад правил та процедур на англійську мову.

Перспективною є співпраця Регістру з польськими колегами – Польським реєстром судноплавства (Polish Register of Shipping, PRS), який є членом Міжнародної асоціації класифікаційних товариств (International Association of Classification Societies, IACS) і має великий досвід у проведенні сертифікації, наукових та технічних розробок, а також стандартів суднобудівної галузі.

Регістром судноплавства України та Польським реєстром судноплавства підписано низку угод про подальшу співпрацю у сфері водного транспорту, що представляє спільний інтерес. Згідно з підписаним Договором Регістри погодилися співпрацювати в таких сферах, як:

- сертифікація матеріалів і комплектуючих;
- оцінка та верифікація Директив ЄС;
- сертифікація систем менеджменту;
- розробка науково-технічних стандартів для морських суден, суден внутрішнього плавання та малих суден;
- дослідження та розробка технічних стандартів для високотехнологічних суден;
- навчання та практична підготовка персоналу.

Зараз Регістр судноплавства України проводить підготовчу роботу до відкриття свого представництва у м. Гданськ, Республіка Польща, персонал якого буде мати право вчиняти дії, для яких Регістр уповноважений на підставі правил, що стосуються водного транспорту, видавати в тому числі сертифікати, що підтверджують відповідність судна.

Цей комплекс заходів прибирає всі перешкоди для подання заявки за Регістр польською стороною та початку процедури визнання Регістру ЄС.

З огляду на зазначену мету дослідження основними напрямками інтеграції Регістра судноплавства України до європейської системи класифікаційних товариств є:

- створення модернізованої, технологічної, ефективної та гарантованої публічної інфраструктури на ВВШ (зокрема, підвищення ефективності роботи судноплавних шлюзів);

– створення оптимальної логістичної системи завдяки залученню приватних інвестицій у розвиток логістичних центрів уздовж судноплавних річок;

– створення достатнього, сучасного, екологічного й енергоефективного флоту, а також належним чином підготовленого та сертифікованого персоналу для роботи на ньому;

– реорганізація системи державного управління, яка забезпечує стабільний розвиток внутрішнього водного транспорту та ВВШ, зокрема, шляхом усунення дублювання адміністративних функцій центральних органів виконавчої влади, державних підприємств, установ та організацій стосовно всіх учасників руху на ВВШ, впровадження системи управління якістю;

– забезпечення ефективного менеджменту та чіткої адміністративної структури управління ВВТ, яка була б спроможна оперативно реагувати на зміни в галузі й економіці загалом;

– забезпечення створення й ефективного використання навчальної та учбово-тренажерної бази для підготовки висококваліфікованого персоналу ВВТ, яка відповідатиме європейським стандартам;

– забезпечення інтеграції основних українських судноплавних ВВШ до трансєвропейських коридорів TEN-T.

Висновки. Основою для подальшого здійснення запланованих заходів з інтеграції до європейської системи класифікаційних товариств має стати стратегічний план розвитку Регістру на 2024–2028 роки, який передбачає такі основні положення:

– перетворення з державного підприємства на акціонерне товариство для найкращого та більш гнучкого управління;

– впровадження дорожньої карти на державному рівні для визначення вектора розвитку;

– визнання в ЄС та інтеграція у європейську спільноту;

– виділення окремого структурного підрозділу Регістру внутрішнього судноплавства для всебічного розвитку перспективного напрямку.

Цей комплексний підхід і його впровадження мають стати основою оновлення та

повної інтеграції Регістру в загальноєвропейську систему й визнання товариства на рівні ЄС для класифікації суден внутрішнього плавання.

Таким чином, основні механізми інтеграції Регістру в загальноєвропейську систему мають передбачати:

- створення конкурентоспроможного й ефективного ринку з чесними та відкритими умовами для забезпечення якісної роботи портових операторів, виробників, перевізників і судновласників;

- підвищення безпеки судноплавства, забезпечення безпеки людського життя на ВВП відповідно до сучасних міжнародних стандартів;

- забезпечення механізмів швидкого реагування на будь-які питання щодо екологічних аспектів на ВВП, як-от негайне реагування на викиди небезпечних речовин або забруднювачів;

- запровадження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах з урахуванням Європейських правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах;

- впровадження на національному рівні технічних вимог до суден внутрішнього водного транспорту відповідно до вимог Директиви ЄС/2016/1629 та Європейського стандарту про встановлення технічних вимог для суден внутрішнього плавання (ES-TRIN).

Список літератури

[1] Про внутрішній водний транспорт : Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>

[2] Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»): розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 № 747-р. *Офіційний вісник України*. 2017. № 86. Ст. 2622. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/747-2017-%D1%80#Text>

[3] Європейська угода про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_169#Text.

[4] Лисенко С. В. Суднобудівна галузь України: проблеми та напрями її відродження. *Економічний вісник НТУУ «Київський політехнічний інститут»*. 2021. № 12. URL: <https://ev.fmm.kpi.ua/article/view/45165/41437>

[5] Слободян С. О., Харитонов Ю. М. Проєкти розвитку наглядової діяльності Регістру судноплавства України в умовах цифровізації. *Shipbuilding & marine infrastructure*. 2022. № 1. URL: <http://smi.nuos.mk.ua/archive/2022/1/1.pdf>.

© Гурський С. В.

Дата надходження статті до редакції: 09.05.2025

Дата затвердження статті до друку: 01.06.2025

Дата публікації статті: 04.11.2025

