УДК 347.79:327 (477)
DOI: https://doi.org/10.18524/2411-2054.2020.39.212989

В. В. Серафімов, канд. юрид. наук, доцент
Національний університет «Одеська юридична академія»
Кафедра морського та митного права
вул. Академічна, 2, Одеса, 65009, Україна
e-mail: vitvitser@gmail.com
https://orcid.org/0000-0002-0436-2071

РЕГІОНАЛІЗМ ЯК НАПРЯМ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ: ОНОВЛЕННЯ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

У статті висвітлюються та аналізуються можливості регіонального та субрегіонального співробітництва як одного з основних напрямів оновлення та розбудови сучасної морської політики України. Це є актуальним з огляду на підвищення уваги до євроінтеграційного розвитку держави. Зважаючи на обмеженість правових наукових досліджень, завдання статті полягає у визначенні концептуальних засад оновлення правового регулювання співробітництва у Чорноморському регіоні. У межах статті проаналізовано передумови, сучасний стан та шляхи розгортання участі України у морському напрямі роботи ОЧЕС, ЄС та TRASECA. У статті проаналізовано правове забезпечення такого співробітництва та виявлено, що його основу складають регіональні угоди, укладені наприкінці 2000-х років, та які вимагають оновлення і приведення у відповідність до існуючих викликів та загроз. При цьому внутрішньонаціональні зусилля до його ефективного розгортання також не повинні припинятися, поєднуючись з прагматизмом політичних ініціатив. Класифіковано фактори розвитку регіональної взаємодії у Чорноморському регіоні. До їх кола віднесено такі: спільна участь держав регіону у міжнародних угодах всесвітнього характеру; аудит та оновлення існуючих регіональних домовленостей; вироблення морської політики, здатної переважити політичні амбіції та встановити атмосферу взаємної поваги і партнерства заради миру і розвитку.

Ключові слова: Чорноморський регіон, розвиток морського сполучення, регіональне співробітництво, морська доктрина, транспортний потенціал, Україна.

Постановка проблеми. Оновлення та підвищення ефективності морської політики, розвиток морського транспортного потенціалу, розробка законодавства про внутрішні водні шляхи та режим судноплавства ними, відновлення прав прибережної держави у Чорноморсько-Азовському регіоні – пріоритетні напрями сучасних державотворчих процесів в Україні. Підписання Угоди про асоціацію з ЄС у 2014 році [1] обумовило проведення значної кількості організаційних та нормотворчих робіт у сфері вітчизняного публічного адміністрування морської діяльності та його правового забезпечення. Регіоналізм, що є особливо характерним саме для співробітництва держав у морській галузі, зараз набуває в Україні нових векторів розвитку. Адже саме сумісні (регіональні та субрегіональні) зусилля у збереженні морських ресурсів та екосистем, налагодженні транспортних коридорів, забезпеченні безпеки мореплавства визнані одним з кращих механізмів співробітництва ще з часів проведення Третьої конференції ООН з морського права.

Чорноморський регіон поєднує значну кількість країн, тут перетинаються морські та річкові торговельні шляхи з можливістю виходу до загальносвітових морських (океанських) транспортних мереж, розміщено великі порти. Причорноморські держави є різними за соціальним устроєм та політичними вподобаннями, тут з 2014 року відбувається міждержавний конфлікт, але питання збереження морського середовища, підтримання ефективного транспортного сполучення, пошук точок взаємодії та взаєморозуміння має стати мейнстрімом сучасної морської політики усіх країн регіону.

Причорномор'я завжди викликало до себе різноаспектний інтерес, як тих держав, що належали до нього, так і тих, що перебувають за його межами, залишаючись сферою їх особливої зацікавленості. Будучи точкою геополітичного протистояння і перети-

© В. В. Серафімов, 2020

ну інтересів різних країн і організацій, цей регіон не полишає свого значення сполучної ланки між Європою та Азією [2, с. 110].

У Морській доктрині України на період до 2035 року [3] (далі – Доктрина) підкреслюється, що на сучасному етапі становлення України особливого значення набуває фактор утвердження її як морської держави, виходячи з її просторових і геофізичних особливостей, місця та ролі у глобальній та регіональній системах міжнародних відносин. Україна здобула статус морської держави, зробивши вагомий внесок у розвиток мореплавства та вивчення Світового океану, а також завдяки сприятливому географічному положенню, зокрема, довжині морського узбережжя та площі водного простору. Про елементи регіоналізму, зокрема про приморські регіони, про участь України у регіональному та міжрегіональному співробітництві у новій редакції Доктрини (2018 р.) згадується у сім разів частіше за початковий зміст, і особливим чином підкреслюється необхідність їх розвитку. Розвиток приморських регіонів, звісно, виходить за межі загальноприйнятого розуміння регіоналізму у морському праві, напрям же співробітництва у межах регіональних та міжрегіональних організацій, а також на двосторонній основі між державами складає саму його суть. Зважаючи на широке закріплення у Доктрині різноманітних аспектів такого співробітництва, визнання регіональної співпраці одним з напрямів національних інтересів на морі, а також необхідність підвищення ефективності правового забезпечення морської діяльності та державної морської політики України, **метою даної статті** обрано визначення можливих напрямів оновлення та розвитку правового забезпечення регіонального співробітництва у Чорноморському та сполучених з ним регіонах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика реформування та розвитку сучасної морської політики країн Чорноморського регіону під кутом зору участі України у регіональних та субрегіональних механізмах співпраці часто розглядаються у вітчизняній та зарубіжній науковій літературі. Здебільшого ці розвідки спрямовані на її економічний аспект (І. А. Троян, І. Ю. Гужва, Н. М. Лисецька, А. І. Гончарук, О. Глініченко, С. О. Радзієвська, В. Чечелашвілі, В. А. Хоманець, Є. Сіскос, В. М. Мотриченко, В. В. Іщук, Р. Шеферд, Т. Айбак, Д. Божилова, Г. Булент, Б. Гокай, А. Тунк). Правові дослідження цієї сфери обмежуються згадками про регіональне співробітництво у роботах Т. В. Аверочкіної, С. О. Кузнецова та В. М. Слатвінської. Саме тому, а також зважаючи на нові виклики та загрози, розробка питань регіональної співпраці у Причорномор'ї перебуває на часі та допоможе визначити елементи «дорожньої карти» з подолання складної ситуації навколо цього регіону.

Виклад основного матеріалу. Відомо, що регіональні та субрегіональні механізми співробітництва отримали значне поширення у морській сфері. Їх прикладами є: 1) система port state control, яка довела свою ефективність у справі забезпечення безпеки мореплавства; 2) співробітництво у збереженні живих ресурсів і управлінні ними у районах відкритого моря; 3) співпраця держав, розташованих на узбережжі замкнених та напівзамкнених морів, тощо. І хоча критика регіоналізму у науковій літературі розпочалася ще до набуття чинності Конвенції ООН з морського права 1982 р. (далі – UNCLOS'82), в якій він знайшов найбільше втілення, регіональні практики все ж зберегли своє значення, засвідчили гарні тенденції розвитку та мають перспективи до впровадження і подальшого розгортання. При цьому, важливо мати за мету такого співробітництва не пошук роз'єднувальних аспектів та будування політик держав виключно на споживчій складовій, а вироблення загальних стикових точок взаємодії та взаємної співпраці у найбільш важливих сферах суспільного життя – правничій, економічній, природоохоронній – зі збереженням самобутності та позитивної цивілізаційної пам'яті населення та сформованих ним держав [4, с. 174]. Як стверджується у спеціальній літературі, сучасна морська політка являє собою нерозривну єдність трьох основних компонентів. По-перше, це екологічна сфера та все, що пов'язане з забезпеченням безпеки судноплавства та людського життя на морі. По-друге, це сфера, що пов'язана з міжнародною торгівлею, економічною інтеграцією та глобалізацією сві-

тової економіки. По-третє, це власне сам морський бізнес у національному та міжнародному аспектах [5, с. 6]. До цього слід також додати ще один складник – ефективне правове регулювання як міждержавного, так й внутрішньонаціонального рівня, спрямоване на подолання колізій та вироблення уніфікованих норм.

Морською доктриною України на період до 2035 року передбачаються наступні напрями регіональної співпраці: 1) її активізація у рамках Організації Чорноморського економічного співробітництва (далі – ОЧЕС); 2) участь у реалізації проектів програми TRACECA, що стосуються транспортної інфраструктури у Чорноморському регіоні та проектів, що стосуються використання транспортної інфраструктури в Чорноморському регіоні та спрямовані на створення надійно функціонуючого транзитного транспортного мосту, який поєднає держави Європи та Азії; 3) активізація участі України у регіональних організаціях з управління рибальством; 4) участь у реалізації проекту ЄС «Екологічний моніторинг Чорноморського регіону», здійснення Україною екологічного контролю на морі відповідно до Рамкової Директиви ЄС про морську стратегію. Це дослідження охопить перші два з наведених напрямів, а також окреслить регіональні можливості до співробітництва у морській сфері України та ЄС.

1. Україна та Організація Чорноморського економічного співробітництва

Одним з форумів регіонального співробітництва у Чорноморському та поєднаному з ним регіонах є ОЧЕС. Створена у 1999 р. на основі Стамбульської декларації від 25 червня 1992 р., ОЧЕС мала на меті формування у межах регіону нової системи міжнародної кооперації, яка була б певною мірою альтернативною інтеграційним процесам ЄС та СНД (а іноді їх доповнюючи) в умовах невирішених завдань переходу ряду країн регіону до ринкової економіки та більш інтенсивного їх входження до світових економічних зв'язків. Географічна близькість, подібність соціально-економічних та політичних процесів у країнах регіону, їх переважна орієнтованість на європейську інтеграцію, необхідність стримування регіональних конфліктів, актуалізація енергоресурсного і транзитного потенціалу регіону для європейської та світової економіки – усе це сприяло процесам узгодження інтересів країн регіону та реалізації різноманітних проектів регіонального співробітництва [6]. Дійсно, у геоекономічному розумінні Чорноморський регіон концентрує як економічні, так і транспортні інтереси багатьох країн, незважаючи на їх цивілізаційну гетерогенність та рівень розвитку. Чорноморський регіон, маючи ємкий внутрішній ринок зі значним ресурсним та науково-технічним потенціалом, поступово перетворюється на центр торгівлі між Європою, Близьким Сходом та Азією [7, с. 86].

Створення ОЧЕС базувалось на багатовіковому досвіді економічних зв'язків, переважно у формі торгівлі, між народами Причорномор'я і ставило за мету більш ефективне використання потенціалу економік Причорноморського басейну у міжнародному поділі праці [8, с. 9]. Первинними мотивами формування ОЧЕС була необхідність усунення перешкод у використанні транспортних артерій та вирішення екологічних проблем, а основною ознакою функціонування організації – превалювання двосторонніх зв'язків над багатосторонніми. Феномен ОЧЕС полягає в тому, що це перше велике інтеграційне угруповання країн постконфронтаційного етапу розвитку, яке поєднало держави, що до останнього часу розвивались, орієнтуючись на принципово різні економічні та політичні моделі [9, с. 74].

Членами ОЧЕС з часу її заснування є: Азербайджан, Болгарія, Вірменія, Грузія, Молдова, РФ, Румунія, Туреччина, Україна, спостерігачами тоді стали Греція та Албанія [10]. Згодом було створено інституційний механізм Організації, до її роботи долучилися Секретаріат Енергетичної Хартії, Європейська Комісія, Комісія з захисту Чорного моря від забруднення, а також такі країни як США, Австрія, Німеччина, Франція, Польща, Словаччина, Хорватія, Чехія, Італія, Білорусь, Єгипет, Ізраїль, Туніс та інші. Низка міжнародних неурядових організацій та країн отримали в ОЧЕС статус секторального діалогового партнера [11]. Таким чином, діяльність Організації не об-

межується лише Чорноморським регіоном, а охоплює широкий простір від Балкан до Центральної Азії, від Балтії до Арабського Сходу і Тихого океану [12, с. 94].

На теперішній час Членами Організації є 12 країн: Азербайджан, Албанія, Болгарія, Вірменія, Греція, Грузія, Молдова, Росія, Румунія, Сербія (з квітня 2004 року), Туреччина та Україна [13]. Відбувається процес приєднання до ОЧЕС Північної Македонії [14].

Організація має сталу договірну основу, є автономною щодо своїх держав-учасниць. Особливістю організаційної структури ОЧЕС є наявність самостійних органів [15, с. 168], а також те, що для прийняття Організацією рішення необхідна згода усіх її членів.

Відповідно до Статуту ОЧЕС [16], її держави-члени співробітничають у таких напрямках: торгівля та економічний розвиток; банківська справа і фінанси; зв'язок; енергетика; транспорт; сільське господарство і агропромисловість; охорона здоров'я і фармацевтика; охорона навколишнього середовища; туризм; наука і техніка; обмін статистичними даними та економічною інформацією; співробітництво між митними та іншими прикордонними органами; контакти між людьми; боротьба з організованою злочинністю, незаконною торгівлею наркотиками, зброєю та радіоактивними матеріалами, з усіма актами тероризму та нелегальною міграцією або у будь-яких інших пов'язаних з ними напрямках (ст. 4).

При цьому, попри значні цілі та сумісні інтереси учасників, ОЧЕС розцінюється спеціалістами як організація, що не досягла значних успіхів [17, с. 50], не змогла стати ефективною формою регіоналізму [18, с. 50], її характеризують як міжурядову організацію з невизначеним майбутнім [6] та низькою ефективністю функціонування [19, с. 80-81]. Дійсно, учасники цього об'єднання наразі мають багато політичних протиріч, а у регіоні стабільно підвищується конфлітогенність, проте, на наше переконання, можливості для співробітництва все ж не треба недооцінювати, а пошук міждержавного діалогу є корисним на всіх рівнях та з використанням усіх можливостей. Ще у 2001 р. було встановлено три ключових стимулюючих важеля для розвитку ОЧЕС: «співробітництво краще за конфлікти», єдність регіоналізму і глобалізму, запобігання нового розділу Європи [20].

Особливим чином це стосується співробітництва у морській сфері. Тут поєднується більшість інтересів прибережних держав, наявна значна зацікавленість у співпраці. А сучасна концепція економічного співробітництва полягає у тому, що світові господарські зв'язки не повинні виступати заручниками політичної ситуації. Навпроти, політичні конфлікти можуть бути вирішені через економічне співробітництво, що створює необхідну атмосферу для пошуку конфліктуючими сторонами взаємно прийнятих рішень з метою одержання обопільної вигоди. Причина цього у тому, що сучасний світ – це світ взаємозалежності народів, у якому жодна країна не може процвітати самостійно і повинна діяти відповідно до правил, установлених світовим господарством у цілому [9, с. 81]. Важливо також пам'ятати, що у межах діяльності ОЧЕС наголос робиться саме на економічне співробітництво, при цьому виключається робота у сфері вироблення загальної політичної стратегії. Це, як зазначають дослідники, є розумним рішенням, вважаючи конфліктний потенціал регіону [21, с. 44].

Транспортний, зокрема морський, напрямок, завдячуючи стратегічному значенню для держав-членів Організації, має значну питому вагу в активностях ОЧЕС. Власне Чорне море виступає об'єднуючим, інтеграційним фактором для цієї Організації. Як зазначається в аналітичній довідці «Механізми ОЧЕС у стимулюванні розвитку транзитних можливостей та господарчої складової морських портів», одним із пріоритетів діяльності Організації є розвиток транспортної інфраструктури чорноморського регіону. Географічне розташування обумовлює пряму залежність соціально-економічного стану країн-членів ОЧЕС від рівня розвитку морського транспортного сполучення. Унікальність можливостей виходу до басейнів Чорного та Азовського, Каспійського, Середземного, Егейського, Адріатичного і Мармурового морів надає значні переваги для розвитку міжнародних торговельних відносин як у межах Чорноморського регі-

ону, так і з огляду можливостей виходу торговельних потоків до транспортного коридору між Азією та Європою [22]. За роки існування ОЧЕС досягла певних успіхів саме у вирішенні транспортних проблем. В акваторії Чорного моря була створена мережа паромних сполучень між Україною, Туреччиною, Грузією, Болгарією. Частково відбудовується кільце автомобільних доріг навколо всього морського узбережжя [23, с. 32]. Важливо, що у цілому ряді декларацій і заяв ОЧЕС, прийнятих на рівні міністрів, особливо підкреслюється значення морського транспорту для Чорноморського регіону. Так, у Спільній декларації в сфері транспорту у регіоні ЧЕС, прийнятій 27 вересня 2006 р. у Сочі, держави-члени закликані: «Прискорити роботу з відтворення і розвитку регулярного поромного пасажирського сполучення і вантажно-пасажирських перевезень між чорноморськими портами, а також приділити особливу увагу розвитку інфраструктури морських портів і гармонізації портових формальностей в Чорноморському регіоні» [24].

Правовим підґрунтям цих процесів став ***Меморандум про взаєморозуміння стосовно розвитку морських магістралей регіону Організації Чорноморського Економічного Співробітництва 2007 р.*** [25], що передбачає співробітництво, яке охоплює такі аспекти: заохочення та поліпшення співробітництва та обміну інформацією між адміністраціями портів, організаціями та іншими заінтересованими органами країн ОЧЕС у сферах транспортних операцій, матеріально-технічного забезпечення та інфраструктури; сприяння підготовці персоналу портів ОЧЕС та обмінові знаннями між портами ОЧЕС та/або між портами ОЧЕС і портами ЄС; заохочення та поліпшення обміну досвідом (передовою практикою) між портами ОЧЕС та/або між портами ОЧЕС і портами ЄС стосовно розвитку портів і запровадження нових технологій; визначення проектів, які становлять спільний інтерес для країн ОЧЕС та які можна далі розвивати з метою поліпшення злагодженості та сприяння переходу від одного виду транспорту до іншого, забезпечення вільної та чесної конкуренції у міжнародних перевезеннях між перевізниками з усіх держав-членів ОЧЕС, що беруть участь у міжнародних морських перевезеннях, з метою забезпечення необмеженої, а отже, чесної участі морських суден держав-членів ОЧЕС у міжнародній морській торгівлі вантажами комерційного призначення; спрощення доступу до всіх видів транспорту й їхній розвиток; підвищення морської надійності та безпеки у регіоні.

Проект розвитку морських портів у регіоні з метою забезпечення додаткових транспортних можливостей для торговельних потоків між державами-членами ЧЕС, Європою і Азією був відзначений і в ***Спільній декларації про співробітництво в сфері транспорту в регіоні ОЧЕС***, прийнятій 10 квітня 2008 року в Одесі [26]. Більш того, Одеська декларація передбачає такий аспект співпраці, як прийняття відповідних заходів щодо скасування як фізичних, так і нефізичних бар'єрів у регіоні на ключових транспортних вузлах і проміжних пунктах, включаючи морські порти [27]. Актуальним завданням розвитку чорноморської економічної інтеграції є також створення вільних портів і припортових експортно-промислових зон [28, с. 27]. Украй важливим визнається й створення інноваційних транспортних проектів, зокрема, перспективним вважається Проект розвитку мультимодальних вантажних і пасажирських паромних ліній [29, с. 27], що наразі активно реалізується.

Таким чином, можливостей для співпраці між Україною та ОЧЕС на теперішній час достатньо. Необхідним є лише пошук ефективних моделей такої співпраці. Україна як одна з засновниць ОЧЕС розглядає співтовариство в рамках цієї Організації як складник процесу загальноєвропейської економічної інтеграції та спосіб диверсифікації джерел енергопостачання. Ефективність подальшої участі України в ОЧЕС певною мірою залежатиме від гармонізації її законодавства з законодавством інших держав-учасниць ОЧЕС, деякі з яких вже стали членами ЄС, а також, не в останню чергу, від формування контактів та ділових зв'язків між урядовими установами, неурядовими організаціями, міжнародними фінансовими організаціями, компаніями та людьми [15, с. 169-170]. Проте, на жаль, досвід функціонування ОЧЕС за останні два десятиліття

дозволяє стверджувати, що ця Організація має невеликий шанс перетворитись на дієвий механізм міждержавної взаємодії у Чорноморському регіоні, певну форму регіоналізму. У кращому випадку вона буде продовжувати відігравати роль форуму для обміну думок та поширення «кращих практик» (best practices) в різноманітних сферах – від «доброго урядування» до боротьби з організованою злочинністю [18, с. 51].

2. Україна та регіоналізм у межах ЄС

Як було зазначено вище, підписання Угоди про асоціацію з ЄС обумовило значні процеси у оновленні організаційно-правового забезпечення морської діяльності в Україні. І хоча більшість з норм «морського блоку» нормативно-правового регулювання транспортних комунікацій в ЄС є проекцією загальносвітових угод, регіональні особливості все ж мають тут місце та свідчать про окремі пріоритетні напрями, що визначаються та підкреслюються у морській політиці ЄС. Прагнення України до повноправного членства в ЄС та значущість Чорноморського регіону як основного транзитного маршруту поставок вуглеводнів до Європи підсилюють взаємний інтерес до розвитку саме морського напряму співробітництва.

Цьому також сприяє і той факт, що ЄС приділяє значну увагу розвитку морських перевезень на ближні відстані. За задумом стратегів ЄС створення «Європейського простору морських перевезень без бар'єрів» здатне дати поштовх розвитку послуг у цій галузі у всіх приморських регіонах. Концепція «морських магістралей» націлена на введення нових морських логістичних ланцюжків в Європі. У рамках цієї концепції ЄС визначив чотири коридори, два з яких охоплюють Чорноморський регіон. Перший коридор – морська магістраль на південному сході Європи, що з'єднує Адріатичне море з Іонічним морем і Східним Середземномор'ям. Другий – морська магістраль на південному заході Європи, що з'єднує Західне Середземномор'я з Іспанією, Францією, Італією і Мальтою і сполучена з морською магістраллю Південно-Східної Європи, включаючи вихід до Чорного моря [21, с. 44].

Важливо підкреслити, що в Угоді про асоціацію згадується про двосторонні угоди про морське торговельне судноплавство та зазначається про те, що ця Угода не впливає на застосування таких двосторонніх угод, укладених між Україною та державами-членами ЄС, з питань, які не охоплюються цією Угодою. Якщо Угода про асоціацію є менш сприятливою з певних питань, ніж існуючі угоди між Україною та окремими державами-членами ЄС, більш сприятливі положення матимуть перевагу без шкоди для зобов'язань Сторони ЄС та з урахуванням Договору про функціонування ЄС. Положення Угоди про асоціацію замінюють положення попередніх двосторонніх угод, укладених між Україною та державами-членами ЄС, якщо положення останніх несумісні з попередніми, за винятком згаданих вище ситуацій або тотожні до них. Положення існуючих двосторонніх угод, які не охоплюються цією Угодою, продовжують застосовуватися. Ця згадка є цінним прикладом, адже про існування таких угод та детермінованість режиму іноземних суден в українських морських просторах їхніми нормами діюче законодавство не зазначає [30, с. 57].

Глава 18 Угоди про асоціацію визначає політику договірних сторін у галузі рибальства та морську політику. Так, сторони розвивають співробітництво щодо інтегрованої морської політики, зокрема шляхом: a) просування інтегрованого підходу до морських справ, належного управління та обміну найкращими практиками використання морського простору; b) створення рамок вирішення суперечностей між конкуруючими видами діяльності людини та управління їхнім впливом на морське середовище шляхом підтримки планування морського простору як інструменту, який сприяє покращенню процесу прийняття рішень; c) підтримки сталого розвитку прибережних регіонів та морської промисловості як рушія економічного зростання та зайнятості, в тому числі шляхом обміну найкращою практикою; d) підтримки стратегічних альянсів між галузями морської промисловості, службами, науковими інституціями, які спеціалізуються на морських та морегосподарських дослідженнях, включно зі створенням міжгалузевих

морегосподарських кластерів; е) 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, ґрунтуючись на досвіді Координаційно-інформаційного центру в м. Бургас; f) встановлення регулярного діалогу та сприяння різноманітним мережам між заінтересованими сторонами (ст. 411).

Ці напрями співпраці, звісно, не є новими для сторін Угоди, ще у квітні 2007 р. Комісія Європейських спільнот розробила ініціативу регіонального співробітництва «Black Sea Synergy», яка ставить за мету посилення співпраці між країнами Чорноморського регіону та ЄС [31]. Центральне місце у даній програмі зайняла гармонізація морської політики держав Чорноморського регіону. Програмою передбачено створення мережі кластерів взаємопов'язаних галузей морського господарського комплексу, які мають забезпечити взаємодію між сектором послуг, промисловістю та науковими інститутами. Для організації діяльності суб'єктів підприємницької діяльності, спрямованої на досягнення конкретної економічної мети, доцільно у рамках єврорегіону «Чорне море» створити морський транскордонний кластер, який би охоплював приморські регіони Чорноморського басейну [32].

Нині криза в Україні, анексія Криму Росією та погіршення відносин між Туреччиною та ЄС свідчать про ускладнення реалізації ініціатив «Black Sea Synergy». Беручи до уваги відносно стабільні відносини з іншими країнами Чорноморської синергії, подальший розвиток цієї ініціативи як і раніше залежить від відносин цих двох країн з ЄС у світлі поточних подій. Хоча «Black Sea Synergy» є ініціативою, що, в основному, складається з технічних проектів у деяких ключових секторах, криза в Україні та відносини між Туреччиною і ЄС посилили «виклики», з якими стикається ЄС у реалізації цілей ініціативи. І очевидно, що політичний розвиток «Black Sea Synergy», як і раніше, залежить від взаємних відносин між ЄС, Росією та Туреччиною [33, p. 76]. Звісно, пошук шляхів вирішення конфліктів може тривати досить довго, він буде непростий, проте варто сподіватися, що європейський регіоналізм та співробітництво, підсилене нормами Угоди про асоціацію 2014 року стали міцним базисом для розгортання взаємокорисної взаємодії у Чорноморському регіоні, яка може та повинна розраховувати на всебічну підтримку та ефективне відпрацювання.

3. Участь України у реалізації проектів програми TRACECA

Однією з ключових програм перевезень в ЄС є TRACECA (транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія), що спрямована на розвиток транспортного коридору з Європи через Чорне море, Кавказ і Каспійське море до Середньої Азії. Перш за все цей проект має на меті забезпечити стабільне і безперебійне постачання каспійських енергоресурсів на міжнародні ринки. На фінансування цього проекту, як відомо, ЄС щорічно витрачає 9-11 млн. євро [21, с. 45]. Про цей напрям співробітництва у Морській доктрині України зазначено окремо через його особливе значення, незважаючи на те, що він є складовою регіональної співпраці з ЄС. Коридор TRACECA – це система суходільних і морських маршрутів, якою здійснюються міжнародні перевезення між Європою і Азією через Чорне море державами Південного Кавказу, Каспійського моря і Центральної Азії [34, с. 155].

Сьогодні міжнародний транспортний коридор TRACECA офіційно визнаний провідними міжнародними організаціями як один з природних транзитних мостів, що поєднують Європу з Азією, т. зв. відроджений Шовковий Шлях. Коридор бере свій початок в країнах Східної Європи (Болгарія, Молдова, Румунія, Україна), і також перетинає Туреччину. Далі маршрут веде через Чорне море до портів Поті і Батумі у Грузії, потім задіює транспортну мережу країн Південного Кавказу, а також Ісламської Республіки Іран, використовуючи наземне сполучення з цим регіоном з Туреччини. З Азербайджану за допомогою каспійських поромних переправ (Баку –

Туркменбаші, Баку – Актау) маршрут TRACECA виходить на залізничні мережі держав Центральної Азії Туркменістану і Казахстану, транспортні мережі яких пов'язані з напрямками в Узбекистані, Киргизстані, Таджикистані і досягають кордонів з Китаєм і Афганістаном, тоді як з Іраном країни Центральна Азія має як суходільне, так і морське сполучення [35].

У Стратегії Міжурядової Комісії TRACECA з розвитку міжнародного коридору Європа-Кавказ-Азія на 2016-2026 рр, розробленої на основі Майстер-Плану TRACECA і пропозицій Сторін [36] зазначається, що коридор TRACECA унікальний тим, що пов'язує два регіони за допомогою двох морів, тому морські перевезення є важливим аспектом успішності коридору TRACECA. Відповідно, країнам TRACECA належить продовжити модернізацію портів, зокрема, в Поті і Актау, включаючи залізничне сполучення з внутрішніми районами. Особлива увага повинна бути приділена будівництву нового глибоководного морського порту в Анаклії (Грузія).

Завдання країн TRACECA для морського сектора, відображені в Додатку 3 [37] до Стратегії «Морські перевезення», також, як і для інших, підкреслюють необхідність застосування узгоджених систем і процедур, поліпшення комунікації, діалогу між зацікавленими сторонами і залучення приватного сектора. Провізна здатність флоту на теперішній час є достатньою, проте може утворитися дефіцит місткості фідерних контейнеровозів, якщо контейнеризація буде і далі розвиватися відповідно до очікувань і попиту. Існує гостра потреба у поліпшенні операцій і процедур, які впливають на ефективність і, отже, конкурентоспроможність поромних перевезень. Беручи до уваги, що багато технічних і організаційних проблем, що стоять перед TRACECA, вже були успішно вирішені в інших регіонах, зокрема, в ЄС, тобто є зразок «кращої практики», країни очікують, що технічна підтримка ЄС буде здійснюватися у цьому напрямку.

Порти, будучи пунктами прикордонного контролю і місцем перевалки вантажів, надання адміністративних послуг, здійснення торговельних процедур, а також сполучними ланками суходільних і морських маршрутів, є одними з найважливіших вузлів транспортних ланцюжків. У разі TRACECA вони мають особливе значення, оскільки коридор перетинає Чорне і Каспійське море, а його функціональність в якості міжнародного транспортного коридору багато у чому залежить від ефективності роботи портів і сектора морських перевезень. У портах здійснюється ряд ключових адміністративних і комерційних процедур. За оцінками Майстер-плану, портові об'єкти на Каспійському і Чорному морях, розташовані на маршрутах TRACECA, їх інфраструктура і організація, операційна діяльність і відповідний трафік, і аналіз поточних і майбутніх планів розвитку інфраструктури основних портів TRACECA (за винятком Актау і, меншою мірою, Поті) не представляє собою перешкоди для здійснення регулярних лінійних перевезень. Разом з тим, вузлова функція портів повинна бути посилена. Країнам необхідно зробити зусилля для реалізації державних і приватних проектів по будівництву логістичних центрів, що реалізуються або плануються до реалізації в усіх портах.

За умови зваженої політики, Україна у рамках TRASECA цілком здатна подолати конкуренцію з Транссибірським залізничним маршрутом. Для цього є доцільним поліпшення привабливості залізничних перевезень в рамках TRASECA за умов залучення додаткових вантажопотоків та створення наскрізного тарифу і перевезення за електронною накладною; збільшення координації між залізницями і поромними переправами для зменшення тарифів. Участь у цьому проекті є однією з можливостей для України підтвердити свою активну позицію у справі подальшого розвитку і підвищення ефективності функціонування транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія. Цей стратегічний маршрут забезпечує торговельний оборот між Європою і Азією, обсяги якого у цілому перевищують 2 трлн доларів США, з яких тільки транспортні послуги становлять понад 200 млрд. доларів США [38].

Висновки і пропозиції. Отже, напрями та можливості для регіональної співпраці, розглянуті у межах цього дослідження, є тими важелями, що цілковито спроможні стати інтегруючим фактором співпраці держав Чорноморського регіону. Їх правове забез-

печення має потужну основу, проте дієві механізми мають бути розроблені зусиллями країн-учасниць на внутрішньонаціональному рівні, а політичні ініціативи мають стати більш прагматичними. Оновлення та розвиток правового забезпечення регіонального співробітництва у Чорноморському та сполучених з ним регіонах, на наше переконання, залежить, перш за все, від спільної участі держав регіону у міжнародних угодах всесвітнього характеру, по-друге, від аудиту та оновлення існуючих регіональних домовленостей, по-третє, від вироблення такої морської політики, яка буде здатна переважити політичні амбіції та встановити нарешті атмосферу взаємної поваги і взаємовигідного партнерства заради миру і розвитку.

Список використаної літератури

1. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, 2014. Офіційний вісник України. 2014. № 75. Т. 1. Ст. 2125.
2. Курылев К. П. Вызовы и угрозы интересам России и Украины в Черноморском регионе. Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2013. № 12 (38). Ч. I. С. 109-112.
3. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108). Офіційний вісник України. 2019. № 2. Ст. 53.
4. Серафімов В. В. Сучасні тенденції формування морської політики держав Середземномор'я. Lex Portus. 2018. № 3. С. 157-181. DOI: 10.26886/2524-101X.3.2018.11
5. Современные трансформации морской транспортной политики. Буркинский Б., Котлубай А., Дебель С. Судоходство. 2007. № 11. С. 6-7.
6. Щодо перспектив Чорноморської системи співробітництва (ОЧЕС) у формуванні системи регіональної безпеки: аналітична записка. URL: http://old2.niss.gov.ua/articles/1155.
7. Гужва І. Ю. Оптимізація міжнародного співробітництва України в рамках ОЧЕС: реальний стан та перспективи. Економічні інновації: зб. наук. пр. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. Вип. 43. С. 83-95.
8. Сіскос Є. Глобальні стратегії економічного співробітництва країн Причорноморського басейну в процесах європейської інтеграції: автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.02 «світове господарство і міжнародні економічні відносини» Сіскос Євангелос. Київ: Ін-т світ. економіки і міжнар. відносин, 2010. 32 с.
9. Хоманець В. 25 років ОЧЕС: підсумки заради майбутнього. Науковий вісник Дипломатичної академії України. 2017. Вип. 24(3). С. 74-84.
10. Мартинов А. Ю. Організація Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС) Енциклопедія історії України: Т. 7: Мі-О. Редкол.: В.А. Смолій (голова) та ін. НАН України. Інститут історії України. К.: Наукова думка, 2010. 728 с.
11. Співробітництво в рамках ОЧЕС. URL: https://mfa.gov.ua/mizhnarodni-vidnosini/oches/spivrobitnictvo-v-ramkah-oches.
12. Кухарська Н.О. Україна в сучасних інтеграційних процесах. Одеса: «Атлант ВОІ СОІУ», 2015. 186 с.
13. Member States. URL: www.bsec-organization.org/member-states
14. Про ОЧЕС. URL: mfa.gov.ua/mizhnarodni-vidnosini/oches/pro-oches
15. Дубей Т. Чорноморське економічне співтовариство. Міжнародні читання присвячені пам'яті професора Імператорського Новоросійського університету П. Є. Казанського: матеріали Міжнародної конференції (м. Одеса, 22-23 жовтня 2010 року). Одеса, 2010. С. 168-170.
16. Статут Організації Чорноморського економічного співробітництва, 1998. URL: zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_009#Text.
17. Троян І.А. Інтеграційна сумісність країн-членів ОЧЕС. Бізнесінформ. 2012. № 9. С. 68-73.
18. Українська призма: співпраця України з міжнародними організаціями. Київ, 2014. 76 с. URL: www.fes.kiev.ua/new/wb/media/publikationen/prizma_ukr_int_2014.pdf.
19. Гніліченко О. Економічний напрям діяльності ОЧЕС. Емінак. 2013. № 1-4. С. 40-44.
20. The Black Sea Economic Cooperation. URL: www.bsecorganization.org/Pages/ homepage.aspx.
21. Эшба Э.Д. Региональное сотрудничество на Черном море: достижения, проблемы, перспективы. Вестник МГИМО Университета. 2013. № 6 (33). С. 42-48.
22. Механізми ОЧЕС у стимулюванні розвитку транзитних можливостей та господарчої складової морських портів: аналітична записка. URL: niss.gov.ua/doslidzhennya/regionalniy-rozvitok/mekhanizmi-oches-u-stimulyuvanni-rozvitkutranzitnikh.
23. Гужва І. Ю. Сучасний стан та перспективи розвитку торговельно-економічного співробітництва України з країнами ОЧЕС. Вісник Одеського національного університету. Серія : Економіка. 2016. Т. 21. Вип. 4. С. 31-35.
24. Отчет заседания Рабочей группы ЧЭС по транспорту (г. Сочи, 25-27 сентября 2006 г.). URL: www.mintrans.ru/Report_25092006.doc.

25. Меморандум про взаєморозуміння стосовно розвитку морських магістралей регіону Організації Чорноморського Економічного Співробітництва, 2007. Офіційний вісник України. 2007. № 94. Ст. 3436.
26. Joint declaration on cooperation in the sphere of transport in the BSEC region (Odessa, 10 April 2008). URL: www.iru.org/apps/cms-filesystem-action?file=webnews2008/IRU-BSEC_JointDeclaration.pdf.
27. Решат Д. Развитие морского транспорта в государствах-членах ЧЭС: проблемы и перспективы. Парламентская ассамблея Черноморского экономического Сотрудничества. URL: www.pabsec.org/default.asp?hl=ru
28. Козак Ю.Г. Роль та місце України у регіональних міждержавних економічних організаціях: СНД, ОЧЕС, ГУАМ. Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ: сб. науч. тр. Одесса-Донецк: ДонНУ, РФ НИСИ в г. Одесса, РФ НИСИ в г. Донецк, 2008. С. 24–28.
29. Гончарук А. Торговельно-економічні пріоритети України в ОЧЕС. Міжнародна економічна політика. 2013. Вип. 2. С. 27-47.
30. Andrushchenko S. The regime of seaports in Ukraine: a complicated way to updating legal regulation. Lex Portus. 2020. № 3. С. 44-62. URL: https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2020.3
31. Communication from the Commission to the Council and the European Parliament «Black Sea synergy – a new regional cooperation initiative». Brussels, 11.4.2007. COM(2007) 160 final. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0160&from=EN
32. Перспективи співробітництва між ЄС та регіональними організаціями Чорноморського регіону. К.: НІПМБ, 2007. 182 с.
33. Yazgan H. Black Sea Synergy: Success or Failure for the European Union? H. Yazgan. Marmara University Journal of Political Science. 2017. № 5. P. 67-78. URL: https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/301433.
34. Мираньков Д. Б. ОЧЭС: развитие региональной транспортной инфраструктуры. Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Экономика и управление. 2012. № 25(64)(3). С. 153–158.
35. Великий Шелковый Путь в 21-м веке. URL: http://www.traceca-org.org/ru/glavnaja/shelkovyi-put-v-21-m-veke.
36. Стратегия Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по развитию международного коридора Европа-Кавказ-Азия на 2016-2026 гг, разработанной на основе Мастер-Плана ТРАСЕКА и предложений Сторон. URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/Appendix_3_Strategy_Master_plan_TRACECA_rus.pdf
37. Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине. Проект мастер-плана «LOGMOS» – Приложение 3. URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA3.1RU.pdf
38. Бурдиляк С. «Дорога жизни» для нашего государства. URL: https://m.day.kyiv.ua/ru/article/mirovye-diskussii/doroga-zhizni-dlya-nashego-gosudarstva

References

1. 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 (2014). Official Bulletin of Ukraine, 75, 1, 2125 [in Ukrainian].
2. Kurylev, K. P. (2013). Challenges and threats to the interests of Russia and Ukraine in the Black Sea region. Historical, philosophical, political and legal sciences, cultural studies and art criticism Questions of theory and practice, 12(38), I, 109-112 [in Russian].
3. Maritime Doctrine of Ukraine for the period up to 2035 (2009, 2018). Official Bulletin of Ukraine, 2019, 2, 53 [in Ukrainian].
4. Serafimov, V. V. (2018). Modern trends of forming the maritime policy of the Mediterranean states. Lex Portus, 3, 157-181. DOI: 10.26886/2524-101X.3.2018.11 [in Ukrainian].
5. Burkinsky B., Kotlubay A. & Debel S. (2007). Modern transformations of maritime transport policy. Shipping, 11, 6-7 [in Russian].
6. On the prospects of the Black Sea Cooperation System (BSEC) in the formation of the regional security system: an analytical note. URL: http://old2.niss.gov.ua/articles/1155/ [in Ukrainian].
7. Guzhva, I.Yu. & Lysetska N.M. (2011). Optimization of international cooperation of Ukraine within the BSEC: real state and prospects. Economic innovations, 43, 83-95 [in Ukrainian].
8. Siskos, E. (2010). Global strategies of economic cooperation of the Black Sea basin in the processes of European integration. Extended abstract od doctor's thesis. Kyiv: World Institute. Economics and International. Relations [in Ukrainian].
9. Khomanets, V. (2017). 25 years of the BSEC: results for the future. Scientific Bulletin of the Diplomatic Academy of Ukraine, 24 (3), 74-84 [in Ukrainian].
10. Martinov, A.Yu. (2010). Organization of the Black Sea Economic Cooperation (BSEC). Encyclopedia of the History of Ukraine, 7, Kyiv, Naukova Dumka. URL: http://www.history.org.ua/?termin=Orhanizatsiia_Chornomorske [in Ukrainian].

11. Cooperation within the BSEC. URL: https://mfa.gov.ua/mizhnarodni-vidnosini/oches/spivrobitnictvo-v-ramkah-oches [in Ukrainian].
12. Kukharskaya, N.O. (2015). Ukraine in modern integration processes. Odessa: Atlant WOI SOIU [in Ukrainian].
13. Member States. URL: http://www.bsec-organization.org/member-states
14. About the BSEC. URL: https://mfa.gov.ua/mizhnarodni-vidnosini/oches/pro-oches [in Ukrainian].
15. Dubey, T. (2010). Black Sea Economic Community. International readings dedicated to the memory of Professor of the Imperial Novorossiysk University P.E. Kazansky: Proceedings of the International Conference (pp. 168-170). Odessa: Yurydychna literatura [in Ukrainian].
16. Statute of the Black Sea Economic Cooperation Organization, 1998. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_009#Text [in Ukrainian].
17. Troyan, I.A. (2012). Integration compatibility of BSEC member countries. Businessinform, 9, 68-73 [in Ukrainian].
18. Ukrainian prism: cooperation of Ukraine with international organizations. Kyiv, 2014. URL: http://www.fes.kiev.ua/new/wb/media/publikationen/prizma_ukr_int_2014.pdf [in Ukrainian].
19. Gnilichenko, O. (2013). Economic direction of the BSEC. Eminak, 1-4, 40-44 [in Ukrainian].
20. The Black Sea Economic Cooperation. URL: http://www.bsecorganization.org/Pages/ homepage.aspx.
21. Eshba, E.D. (2013). Regional cooperation on the Black Sea: achievements, problems, prospects. Bulletin of MGIMO University, 6(33), 42-48 [in Russian].
22. BSEC mechanisms in stimulating the development of transit opportunities and economic component of seaports: an analytical note. URL: https://niss.gov.ua/doslidzhennya/regionalniy-rozvitok/mekhanizmi-oches-u-stimulyuvanni-rozvitkutranzitnikh [in Ukrainian].
23. Guzhva, I.Yu. (2016). Current state and prospects of development of trade and economic cooperation of Ukraine with the BSEC countries. Bulletin of Odessa National University. Series: Economics, 21, 4, 31-35 [in Ukrainian].
24. Report of the meeting of the BSEC Working Group on Transport (Sochi, September 25-27, 2006). URL: http://www.mintrans.ru/Report_25092006.doc [in Russian].
25. Memorandum of Understanding on the Development of Motorways of the Sea in the Black Sea Economic Cooperation Region, 2007. Official Bulletin of Ukraine, 94, 3436 [in Ukrainian].
26. Joint declaration on cooperation in the sphere of transport in the BSEC region (Odessa, 10 April 2008). URL: https://www.iru.org/apps/cms-filesystem-action?file=webnews2008/I
27. Decide, D. Development of maritime transport in the BSEC Member States: problems and prospects. Parliamentary Assembly of the Black Sea Economic Cooperation. URL: http://www.pabsec.org/default.asp?hl=en [in Russian].
28. Kozak, Yu. G. (2008). The role and place of Ukraine in regional interstate economic organizations: CIS, BSEC, GUAM. Problems and prospects for the development of cooperation between the countries of South-Eastern Europe in the framework of the Black Sea Economic Cooperation and GUAM. Odessa-Donetsk: DonNU, RF NISI in Odessa, RF NISI in Donetsk (pp. 24-28) [in Ukrainian].
29. Goncharuk, A. & Troyan, I (2013). Trade and economic priorities of Ukraine in the BSEC. International Economic Policy, 2, 27–47 [in Ukrainian].
30. Andrushchenko S. (2020). The regime of seaports in Ukraine: a complicated way to updating legal regulation. Lex Portus. № 3. С. 44-62. URL: https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2020.3
31. Communication from the Commission to the Council and the European Parliament "Black Sea synergy – a new regional cooperation initiative". Brussels, 11.4.2007 COM (2007) 160 final. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0160&from=EN
32. Prospects for cooperation between the EU and regional organizations in the Black Sea region. Kyiv: NIPMB. 2007 [in Ukrainian].
33. Yazgan, H. (2017). Black Sea Synergy: Success or Failure for the European Union? Marmara University Journal of Political Science, 5, 67-78. URL: https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/301433
34. Mirankov, D.B. (2012). BSEC: the development of regional transport infrastructure. Scientific notes of the Crimean Federal University named after V.I. Vernadsky. Economics and Management, 25(64), 3, 153-158 [in Russian].
35. The Great Silk Road in the 21st century. URL: http://www.traceca-org.org/en/glavnaja/shelkovyi-put-v-21-m-veke/ [in Russian].
36. The Strategy of the TRACECA Intergovernmental Commission for the Development of the Europe-Caucasus-Asia International Corridor for 2016-2026, developed on the basis of the TRACECA Master Plan and proposals of the Parties. URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/Appendix_3_Strategy_Master_plan_TRACECA_rus.pdf [in Russian].
37. Logistic processes and shipping lanes II in Azerbaijan, Armenia, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan, Ukraine. Draft master plan "LOGMOS". Appendix 3. URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA3.1RU.pdf [in Russian].
38. Burdilyak, S. "The road of life" for our state. URL: https://m.day.kyiv.ua/en/article/mirovye-diskussii/doroga-zhizni-dlya-nashego-gosudarstva [in Russian].

Стаття надійшла 15.08.2020 р.

***В. В. Серафимов*,** канд. юрид. наук, доцент
Национальный университет «Одесская юридическая академия»
Кафедра морского и таможенного права
ул. Академическая, 2, Одесса, 65009, Украина
e-mail: vitvitser@gmail.com
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-0436-2071

РЕГИОНАЛИЗМ КАК НАПРАВЛЕНИЕ МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ УКРАИНЫ: ОБНОВЛЕНИЕ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Резюме

В статье освещаются и анализируются возможности регионального и субрегионального сотрудничества как одного из основных направлений обновления и развития современной морской политики Украины. Актуальность исследования подтверждается повышенным вниманием к евроинтеграционному развитию государства. Ввиду ограниченности правовых научных исследований этой проблематики, задача статьи состоит в определении концептуальных основ обновления правового регулирования сотрудничества в Черноморском регионе. В рамках статьи проанализированы предпосылки, современное состояние и пути расширения участия Украины в морском направлении работы ОЧЭС, ЕС и TRASECA. В результате исследования проанализировано правовое обеспечение такого сотрудничества и обнаружено, что его правовое регулирование имеет базис в виде международных соглашений. При этом внутринациональные усилия по его эффективному расширению не должны прекращаться, объединяясь с прагматизмом политических инициатив. Классифицированы факторы развития регионального сотрудничества в Черноморском регионе. К их числу отнесены следующие: совместное участие государств региона в международных соглашениях всемирного характера; аудит и обновление существующих региональных договоренностей; выработка морской политики, способной перевесить политические амбиции и установить атмосферу взаимного уважения и партнерства ради мира и развития.

Ключевые слова: Черноморский регион, развитие морского сообщения, региональное сотрудничество, морская доктрина, транспортный потенциал, Украина.

***V. V. Serafimov*,** PhD in Law, Associate Professor
the National University "Odesa Law Academy"
the Department of Maritime and Customs Law
Akademichna St., 2, Odessa, 65009, Ukraine
e-mail: vitvitser@gmail.com
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-0436-2071

REGIONALISM AS A DIRECTION IN THE MARITIME POLICY OF UKRAINE: THE UPDATING OF LEGAL REGULATION

Summary

The possibilities of regional and subregional cooperation as one of the main directions of modern maritime policy of Ukraine are highlighted and analysed in the article. The directions of updating and development of legal provision of such cooperation in the Black Sea and connected to it regions are outlined. The directions of modern regionalism, enshrined in the updated Maritime Doctrine of Ukraine for the period up to 2035, are considered. It is marked out an increase in attention to regional mechanisms of cooperation in comparison with the previous version of the Doctrine. The preconditions, current state and opportunities for the development of regional cooperation of Ukraine in the maritime sphere within the Organization of the Black Sea Economic Cooperation, the EU and in the field of the development of the TRASECA transport corridor are analyzed. The complex of selected research methods (analysis and synthesis, formal legal research, scientific forecasting, etc.) allowed to form the proposals for the conceptual update of the legal regulation of regional cooperation in the Black Sea and connected to it regions. The importance of regionalism for cooperation of states in the maritime sphere is noted. Regional and subregional efforts can best solve the multifaceted

problems of coastal countries. The integrative role of economic cooperation for collaboration of the countries of the Black Sea region is emphasized. Considering that the modern legal regulation of examined cooperation has a formed qualitative legal basis, domestic efforts should not stop, combined with the pragmatism of political initiatives. The factors of regional cooperation development in the Black Sea region are classified. These include the following: joint participation of the countries of the region in international agreements of a global nature; audit and updating of existing regional agreements; developing a maritime policy that will be able to outweigh political ambitions and finally establish an atmosphere of mutual respect and mutually beneficial partnership for peace and development. These proposals are able to contribute to the renewal and revitalization of regional cooperation, have access to the practical side of the formation and implementation of modern maritime policy of Ukraine.

Keywords: the Black Sea region, prospects of maritime links, regional cooperation, maritime doctrine, transport capacity, Ukraine.