


МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ЧЕРНІГІВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»

Навчально-науковий центр перепідготовки та заочного навчання
Кафедра менеджменту та адміністрування

Допущено до захисту

 Завідувач кафедри
д.держ.упр., проф. Руденко О.М.
«__» грудня 2025 р.

«УДОСКОНАЛЕННЯ НАДАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОСЛУГ З
РЕЄСТРАЦІЇ СУДЕН У СФЕРІ МОРСЬКОГО І ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ»

ОПП «Публічне управління та адміністрування»

ОПП «Державна служба»

спеціальність 281 «Публічне управління та адміністрування»

галузь знань 28 Публічне управління та адміністрування

Виконавець:

Здобувачка вищої освіти гр.ЗМДС-241

Заєць А.О. 

Керівник: кандидат наук з державного
управління, доцент

Дітковська М.Ю. 

Чернігів 2025

Я, Заєць Алла Олегівна, підтверджую, що дана робота є моєю власною письмовою роботою, оформленою з дотриманням цінностей та принципів етики і академічної доброчесності відповідно до Кодексу академічної доброчесності Національного університету «Чернігівська політехніка».

Я не використовувала жодних джерел, крім процитованих, на які надано посилання в роботі.

12.2025



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ЧЕРНІГІВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»

Навчально-науковий центр перепідготовки та заочного навчання
Кафедра менеджменту та адміністрування
Спеціальність 281 Публічне управління та адміністрування
Освітньо-професійна програма Державна служба

ЗАТВЕРДЖУЮ:



Завідувач кафедри
д.держ.упр., проф. Руденко О.М.
«17» жовтня 2025р.

ІНДИВІДУАЛЬНЕ ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧКИ ВИЩОЇ ОСВІТИ
Засць Алли Олегівни

Тема роботи: «Удосконалення надання адміністративних послуг з реєстрації суден у сфері морського і внутрішнього водного транспорту України»

Тему затверджено наказом ректора
від «17» жовтня 2025, № 650-с/вс

1. Вхідні дані до роботи: нормативно-правові акти, інформаційні матеріали, публічні звіти Адміністрації судноплавства, дані з офіційного вебсайту Адміністрації судноплавства, літературні джерела.

2. Зміст розрахунково-пояснювальної записки: Вступ; 1. Теоретично-правові основи надання адміністративних послуг. 2. Аналіз стану надання адміністративних послуг щодо реєстрації суден морського і внутрішнього водного транспорту в Україні. 3. Удосконалення механізму надання адміністративних послуг щодо реєстрації суден у сфері морського і внутрішнього водного транспорту України. Висновки.

3. Перелік графічного матеріалу: рисунки 1.1 – 1.5.

4. Календарний план

№	Назва етапів роботи	Термін виконання	Примітки
1	Затвердження тем, баз практики, призначення керівника	до 25.10.2025	виконано
2	Збір матеріалів для виконання кваліфікаційної роботи	до 04.11.2025	виконано
3	Підготовка та представлення керівнику першого розділу роботи	до 10.11.2025	виконано
4	Підготовка та представлення керівнику другого розділу роботи	до 20.11.2025	виконано
5	Підготовка та представлення керівнику третього розділу кваліфікаційної роботи	до 30.11.2025	виконано
6	Представлення на перевірку керівнику закінченої кваліфікаційної роботи	до 04.12.2025	виконано
7	Перевірка роботи на плагіат	до 06.12.2025	виконано
8	Попередній захист кваліфікаційної роботи	до 08.12.2025	виконано
9	Підготовка відгуку керівника та рецензента на кваліфікаційну роботу	до 10.12.2025	виконано
10	Представлення закінченої роботи на кафедру (за наявності відгуку, рецензії та довідки за результатами перевірки на плагіат)		

Завдання підготував:

Керівник: Дітковська Марина Юріївна

«__» жовтня 2025р.

Завдання одержав здобувач вищої освіти: Заєць Алла Олегівна

«__» жовтня 2025р.

АНОТАЦІЯ

Кваліфікаційна робота Заєць А.О. на тему: «Удосконалення надання адміністративних послуг з реєстрації суден у сфері морського і внутрішнього водного транспорту України». Загальний обсяг роботи 90 сторінок, в тому числі містить 5 рисунків.

Об'єкт дослідження – процес надання адміністративних послуг у сфері морського і внутрішнього водного транспорту.

Предметом дослідження є правові, організаційні й управлінські механізми здійснення реєстрації суден та їх удосконалення.

Мета дослідження – пошук напрямів удосконалення надання адміністративних послуг у сфері морського і внутрішнього водного транспорту.

Методи дослідження – аналізу й синтезу, системного підходу, структурно-функціонального аналізу, порівняльно-правового методу, статистичного аналізу, контент-аналізу нормативно-правових актів, а також емпіричні методи, зокрема узагальнення практики Адміністрації судноплавства щодо реєстрації суден за 2022–2024 роки.

Досліджено процес надання адміністративних послуг з реєстрації суден у сфері морського та внутрішнього водного транспорту України. Особливу увагу приділено сучасному стану правового регулювання, організаційним засадам і практичним аспектам функціонування системи реєстрації, виявлено ключові організаційні та нормативні проблеми, що впливають на якість надання послуг, і визначено бар'єри, які перешкоджають ефективній роботі органів публічної влади. На основі отриманих результатів розроблено пропозиції щодо удосконалення правового регулювання, впровадження цифрових інструментів та інтеграції відомчих реєстрів.

Ключові слова: адміністративна послуга, система адміністративних послуг, суб'єкти звернення, суб'єкти надання адміністративних послуг, критерії оцінювання якості, ефективність.

SUMMARY

The qualification paper by Alla Zaiets, titled «Improving the Provision of Administrative Services for the Registration of Vessels in the Maritime and Inland Water Transport Sector of Ukraine», comprises 90 pages and includes 5 figures.

The object of the study is the process of providing administrative services in the field of maritime and inland water transport. The subject of the study involves the legal, organizational, and managerial mechanisms of vessel registration and their improvement. The purpose of the research is to identify and substantiate the directions for improving the provision of administrative services in the maritime and inland water transport sector of Ukraine.

The methodology is based on the methods of analysis and synthesis, systems approach, structural-functional analysis, comparative legal method, statistical analysis, and content analysis of normative legal acts, as well as empirical methods, including the generalization of the practical experience of the Maritime Administration regarding vessel registration for 2022–2024.

The research examines the process of providing administrative services related to the registration of vessels in Ukraine's maritime and inland water transport sectors. Special attention is given to the current state of legal regulation, organizational foundations, and practical aspects of the functioning of the registration system. Key organizational and regulatory challenges affecting the quality of service provision have been identified, as well as barriers hindering the effective operation of public authorities. Based on the results obtained, proposals were developed to improve legal regulation, introduce digital tools, and integrate departmental registries.

Keywords: administrative service, system of administrative services, applicants, providers of administrative services, quality assessment criteria, efficiency.

ЗМІСТ

ВСТУП	9
РОЗДІЛ 1. ТОРЕТИЧНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ НАДАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОСЛУГ	12
1.1. Теоретичні та методологічні основи поняття «адміністративна послуга»	12
1.2. Адміністративні послуги в Україні: виклики теорії, законодавства та практичної реалізації	22
1.3. Роль цифровізації в наданні адміністративних послуг в Україні	26
Висновки до розділу 1.....	30
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ НАДАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОСЛУГ ЩОДО РЕЄСТРАЦІЇ СУДЕН МОРСЬКОГО І ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ	32
2.1. Оцінка якості надання адміністративних послуг з реєстрації суден у сфері морського і внутрішнього водного транспорту	32
2.2. Загальні поняття про національну належність судна.....	42
2.3. Аналіз процедур надання адміністративних послуг щодо реєстрації суден морського і внутрішнього водного транспорту в Україні з прийняттям Закону України «Про внутрішній водний транспорт»: статистика, проблемні питання.....	46
Висновки до розділу 2	63
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ НАДАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОСЛУГ ЩОДО РЕЄСТРАЦІЇ СУДЕН У СФЕРІ МОРСЬКОГО І ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	66
3.1. Діджиталізація державних послуг: європейський досвід, корисний для України	66

3.2. Напрями та механізми удосконалення надання адміністративних послуг з реєстрації суден у сфері морського і внутрішнього водного транспорту України.....	69
3.3. Рекомендації щодо підвищення ефективності надання адміністративних послуг з реєстрації суден у сфері морського і внутрішнього водного транспорту України.....	73
Висновки до розділу 3	81
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	83
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ	87

ВСТУП

Адміністративні послуги є однією з основних форм взаємодії людини з державою. Кожен громадянин стикається з ними у повсякденному житті: оформлює документи, реєструє майно, подає заяви, отримує довідки чи дозволи. Від того, наскільки зручно й швидко це відбувається, часто залежить довіра людей до влади та загальне враження про те, наскільки держава піклується про своїх громадян.

Одним із значущих факторів, що визначають рівень забезпечення державою належних умов життя для своїх громадян, є якість надання адміністративних послуг.

У сучасному світі люди очікують від державних установ такого ж рівня сервісу, до якого звикли у приватному секторі: простих процедур, зрозумілих вимог, швидкого результату та відсутності зайвої бюрократії. Проте довгий час адміністративні послуги в Україні залишалися складними й не завжди зручними. Поступово ситуація змінюється: держава впроваджує електронні сервіси, скорочує кількість документів, намагається зробити процеси прозорішими. Це важливо не лише для комфорту людей, а й для зменшення корупції, підвищення ефективності роботи органів влади та створення сервісної моделі державного управління.

Покращення адміністративних послуг має значення і для економіки. У багатьох країнах зручність державних послуг є одним із чинників, що визначають конкурентоспроможність та привабливість країни для інвесторів.

На важливість підвищення якості адміністративних послуг також впливає цифровізація. Перехід від паперових процедур до електронних сервісів є глобальною тенденцією, яка робить доступ до послуг простішим, швидшим та менш залежним від людського фактора. Україна в останні роки демонструє значні успіхи в розвитку електронних послуг, що підтверджується створенням порталу «Дія», впровадженням електронних документів та поступовим переведенням багатьох адміністративних процедур онлайн.

Водночас важливо зазначити, що цифрова трансформація найактивніше впроваджується у сферах, які є загальними та масовими для населення, тоді як спеціалізовані галузі державного управління залишаються менш дослідженими та нерідко значно складнішими у практичній реалізації.

У цьому контексті важливим є дослідження надання адміністративних послуг у різних секторах державного управління, зокрема у спеціалізованих сферах, які мають стратегічне значення для країни. Однією з таких сфер є морський і внутрішній водний транспорт – галузь, що забезпечує логістичну спроможність держави, сприяє розвитку міжнародної торгівлі та відіграє важливу роль у безпеці й економічній стабільності.

Адміністративні послуги, пов'язані з реєстрацією суден, мають суттєвий вплив на розвиток судноплавства, конкурентоспроможність національного флоту та виконання Україною міжнародних зобов'язань у сфері морської безпеки. Реєстрація судна – це не просто формальність. Вона визначає його правовий статус, підтверджує право власності, пов'язує судно з певною державою та гарантує відповідність міжнародним нормам.

Судно отримує свою національність і право плавання під прапором країни після реєстрації судна в реєстрі певної держави. Реєстрація суден дозволяє вести облік флоту під національним прапором країни, розробляти різні програми та заходи для розвитку або підтримки національного флоту.

У різних країнах діють свої судові реєстри, і кожна держава встановлює власні правила та умови, за якими морські та річкові судна можуть бути внесені до такого реєстру. Водночас, єдиної міжнародної системи реєстрації суден не існує, тому процедура у кожній країні має свої особливості.

На сьогодні система реєстрації суден в Україні потребує подальшого вдосконалення у частині підвищення рівня цифровізації та орієнтації на досвід європейських країн.

Таким чином, дослідження питань удосконалення надання адміністративних послуг з реєстрації суден у сфері морського і внутрішнього водного транспорту України є логічним продовженням загального процесу реформування публічного

управління. Воно спрямоване на підвищення якості державного сервісу, забезпечення прав та інтересів громадян і бізнесу, а також створення умов для сталого розвитку транспортної інфраструктури та зміцнення міжнародного авторитету України як морської держави.

РОЗДІЛ 1. ТОРЕТИЧНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ НАДАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОСЛУГ

1.1. Теоретичні та методологічні основи поняття «адміністративна послуга»

Формування інституту адміністративних послуг відбувалося протягом століть, адже суспільство, проходячи певні етапи еволюційного розвитку, поступово будувало, удосконалювало систему публічного адміністрування, як результат – наразі ми маємо налагоджені відносини з надання публічних послуг.

Перші прояви таких механізмів можна побачити ще в античних правових пам'ятках, згадки про які збереглися до нашого часу, та які з'явилися у правових системах античних держав Заходу, Середнього та Далекого Сходу, наприклад, Зведення законів Хаммурапі (законодавчий кодекс стародавнього Вавилону), Закони Дванадцяти таблиць (звід законів Давнього Риму) тощо. У багатьох державах світу послуги, які надаються населенню органами центральної влади і місцевого самоврядування, є фундаментом формування взаємодії між громадянином та державою. Інститут адміністративних послуг у розвинених країнах світу є налагодженим механізмом, що втілює в собі демократизм системи державного управління, що покликаний ефективно та раціонально вирішувати проблеми громадян, підвищуючи своїми діями якість життя громадян. [42]

У подальшому розвитку людства механізми надання публічних послуг поступово еволюціонували. Поява органів державної влади, розвиток муніципальних структур, становлення бюрократії та формування правових систем сприяли створенню перших адміністративних механізмів, що забезпечували організацію суспільного життя. З кожним новим етапом державотворення змінювалося й розуміння ролі влади у житті громадян. Спочатку воно мало здебільшого контрольний та охоронний характер, проте з часом набувало дедалі виразнішого сервісного змісту. Саме це заклало фундамент для сучасної доктрини адміністративних послуг, яка у XXI столітті стала невід'ємною частиною демократичного врядування. [42]

Рішучий перелом у розумінні природи публічних послуг відбувся в другій половині ХХ століття. У цей період багато розвинених держав розпочали масштабні реформи публічної адміністрації, спрямовані на підвищення відкритості держави, спрощення процедур та формування сервісного підходу до громадян. У Великій Британії, Сполучених Штатах Америки, Канаді та низці інших країн сформувався концепція так званої «сервісної держави». Її сутність полягала в тому, що громадянин перестав сприйматися як прохач, змушений долати адміністративні бар'єри, а став повноправним споживачем державних послуг. Зміна парадигми означала не просто корекцію функцій публічної адміністрації, а перехід до нової філософії управління, у центрі якої перебувала людина, її потреби, права та законні інтереси [2; с. 116]

Цей підхід знайшов своє практичне відображення у створенні хартій і державних стандартів надання послуг, які були ухвалені у Франції, Португалії, Бельгії, Великій Британії та інших країнах. У 1980–1990 роках концепція «сервісної держави» мала масштабне розповсюдження, а також практичне впровадження в діяльності державних і самоврядних органів управління в Сполучених Штатах Америки та в декількох країнах Західної Європи (Бельгія, Великобританія, Португалія, Франція прийняли Хартії про надання державних послуг).

Великобританія у 1991 році прийняла Програму «Хартія громадянина», що згодом отримала назву «Біла книга» і тим самим задекларувала принципи надання державою публічних послуг, дотримання яких уряд хотів би бачити на всіх державних службах.

У 1992 році Рада міністрів Франції прийняла «Хартію про надання державних послуг», якою були врегульовані основні принципи роботи французької державної служби на основі чесності, прозорості, відкритості та наступництва, а також викладені нові принципи діяльності, як реакція на зміни в очікуваннях і вимогах населення, появу у споживачів нових потреб і запитів, необхідності підзвітності, простоти і доступності.

У 1993 році у Бельгії було прийнято Хартію споживачів послуг державних служб у Бельгії, яка стала всеохоплюючою програмою, що переслідує мету

вдосконалення відносин між державними органами та установами, з одного боку, та населенням – замовниками і споживачами адміністративних послуг – з іншого боку.

Також у 1993 році Португалією була прийнята «Хартія якості державних послуг». Основні принципи, задекларовані нею полягали в підзвітності уповноважених до надання послуг осіб, прозорості процедур надання адміністративних послуг, доступі громадян до участі в конкурсах тощо. Дія даного акта розповсюджувалась на всі послуги центрального уряду і муніципальних органів влади.

Запровадження офіційних стандартів обслуговування стало ключовим кроком до появи моделі сучасної адміністративної послуги як дії, яка не лише має юридичний зміст, а й орієнтована на якість, зручність і комфорт для заявника.

Згідно з науковими підходами, адміністративна послуга є діяльністю, яка здійснюється публічним органом у відповідь на звернення особи та спрямована на забезпечення її прав чи законних інтересів. Ця діяльність має подвійний характер: з одного боку, вона реалізується в межах владних повноважень, що надає їй обов'язкової юридичної сили, а з іншого – вона має ознаки сервісності, адже держава виконує певну дію для конкретної особи, створюючи умови для реалізації її прав. Саме така природа адміністративних послуг дозволяє розглядати їх як органічну частину демократичного управління, що поєднує владність і служіння суспільству. [1]

Серед основних характеристик діяльності адміністративних органів, пов'язаної з наданням адміністративних послуг, можна виділити декілька важливих рис. По-перше, послуга надається виключно після звернення особи, будь то фізична чи юридична. Ця умова відокремлює адміністративні послуги від інших функцій органів влади, таких як контрольні перевірки, які мають втручальний характер. По-друге, процес надання адміністративної послуги завжди спрямований на реалізацію конкретних прав чи інтересів заявника. Типовими прикладами таких послуг є оформлення дозвільних документів (ліцензій, реєстраційних свідоцтв тощо).

Діяльність органів влади у сфері надання адміністративних послуг має кілька ключових характеристик:

1. Звернення за ініціативою особи. Адміністративна послуга надається виключно за запитом фізичної чи юридичної особи. Відтак, дії адміністративного органу, які мають примусовий характер (наприклад, перевірки чи інспекції), не вважаються адміністративними послугами.

2. Реалізація індивідуальних прав. Надання адміністративних послуг спрямоване на забезпечення конкретних прав заявника. До типових прикладів таких послуг належать реєстрація (суб'єктів господарювання, майна, транспортних засобів), видача дозволів або ліцензій.

3. Юридичне обґрунтування. Право на отримання адміністративної послуги має бути визначене законодавством. У найкращому випадку закон має встановлювати і повноваження органу, і порядок надання послуги. Проте, іноді закон лише закладає загальні підстави для існування послуги, а деталі її впровадження залишаються на розсуд відповідного органу. Наприклад, органи місцевого самоврядування можуть вводити спеціальні дозволи для обмеження руху в певних зонах міста відповідно до законів про охорону архітектурної спадщини.

4. Монополія адміністративного органу. Послуги надаються виключно органами, які реалізують владні функції. Це можуть бути державні або комунальні установи, підприємства чи організації, які діють на підставі закону або делегованих повноважень. Такі органи мають функціональну «монополію» на надання конкретної послуги. Наприклад, зареєструватися як підприємець можна лише у державного реєстратора за місцем проживання. Водночас господарські послуги, наприклад, копіювання документів, навіть якщо їх надає адміністративний орган, не належать до адміністративних послуг.

5. Індивідуальний адміністративний акт. Результатом надання адміністративної послуги є рішення чи дія адміністративного органу, яка задовольняє запит заявника. Цей результат має індивідуальний характер, оскільки адресований конкретній особі, що звернулася за послугою.

Таким чином, адміністративні послуги мають чіткі правові межі, спрямовані на забезпечення інтересів та прав громадян і організацій.

Методологічною основою доктрини адміністративних послуг є концепція служіння держави (влади) людині та суспільству. Виходячи з цього, поняття «адміністративних послуг» у своїй основі має схоже значення, як і в приватному секторі, – це діяльність, спрямована на задоволення певних потреб особи, що здійснюється на підставі її звернення. Адміністративні послуги можуть включати не лише юридичне оформлення суб'єктивних прав особи, але й виконання обов'язків фізичних чи юридичних осіб. Наприклад, згідно з вимогами законодавства, фізичні та юридичні особи зобов'язані періодично подавати звіти та декларації до податкових і контрольних органів. Організація прийому таких документів повинна відбуватися за принципами, аналогічними до надання інших адміністративних послуг. [1]

Послуги, що надаються державними органами та органами місцевого самоврядування, формують окрему сферу публічних послуг, яка принципово відрізняється від діяльності приватного сектора. Якщо останній прагне максимізувати різноманітність та обсяг своїх пропозицій, то перелік публічних послуг визначається за протилежним принципом, передбачаючи надання лише тих послуг, які не можуть або не повинні виконуватися приватними структурами. В залежності від суб'єкта, який забезпечує надання таких послуг, їх розділяють на державні та муніципальні (комунальні), причому перші реалізуються органами державної влади, переважно виконавчої гілки, а також державними установами, організаціями та підприємствами, що діють у межах визначених законом повноважень. [2]

Ініціативний характер адміністративних послуг, що реалізується виключно через звернення зацікавленої особи, є принципово значущим. Він підкреслює, що у сфері адміністративного сервісу держава не нав'язує своїх рішень, а лише створює юридичний механізм, який дає змогу людині або організації реалізувати певне суб'єктивне право – отримати дозвіл, зареєструвати об'єкт, підтвердити статус,

оформити ліцензію тощо. Результатом такої взаємодії є індивідуальний адміністративний акт, що має юридичну силу і змінює правовий стан заявника.

Надання адміністративних послуг характеризується й іншою фундаментальною ознакою – монополією публічної влади на їх здійснення. Це впливає з того, що предметом адміністративної послуги є дії, невіддільні від функцій держави: створення записів у реєстрах, ухвалення індивідуальних рішень, оформлення документів, що підтверджують правовий статус. Жоден приватний суб'єкт не має і не може мати повноважень для виконання таких функцій, що зумовлює публічно-владний характер адміністративних послуг. [31]

В. Авер'янов у своїх працях наголошує, що однією з ключових рис адміністративних послуг є можливість приватної особи самостійно визначати, чи користуватися результатами дій, вчинених адміністративним органом. Інакше кажучи, особа отримує не лише доступ до певного юридичного результату, а й свободу розпорядження ним на власний розсуд, що підкреслює сервісний зміст таких відносин та їх відмінність від імперативних форм державної діяльності. Водночас учений звертає увагу на те, що окремі адміністративні рішення можуть не лише надавати нові можливості, а й породжувати обов'язки, яких заявник не може уникнути без здійснення спеціальних дій. Так, реєстрація фізичної особи-підприємця автоматично активує для неї комплекс податкових, звітних та облікових зобов'язань, і для припинення таких обов'язків особа повинна ініціювати процедуру скасування свого статусу в установленому порядку.

Ще однією характерною рисою адміністративних послуг, на яку звертає увагу В. Авер'янов, є їх типовість або стандартність. Йдеться про те, що більшість таких послуг надаються за уніфікованими процедурами, що передбачає чітко визначений перелік дій, документів, строків та результатів. Саме ця «ординарність» адміністративних послуг забезпечує їхню передбачуваність і рівність доступу для всіх заявників.

Найяскравіше типовість проявляється у діяльності центрів надання адміністративних послуг, де переважна частина взаємодії між заявником і державою зводиться до обміну документами, подання заяв, отримання довідок або

реєстраційних посвідчень. Тут мінімізується дискреція посадових осіб, натомість домінує регламентований, стандартизований порядок, покликаний забезпечити однаковість процедур та виключити будь-які прояви вибіркового підходу.

Таким чином, у трактуванні В. Авер'янова адміністративні послуги постають як особливий тип публічно-владної діяльності, в якому поєднуються юридичний результат, сервісний характер та передбачувана процедурність. Вони надають особі можливість реалізувати свої права, але водночас формують для неї певний обсяг обов'язків, що виникають у зв'язку з юридичним статусом, оформленим через відповідну адміністративну процедуру. [2]

Адміністративна послуга у сучасній науці публічного управління розглядається як складне, багатовимірне явище, що поєднує в собі юридичний, організаційний і соціальний аспекти. Її сутність виявляється передусім у тому, що вона виникає виключно внаслідок ініціативи фізичної чи юридичної особи, яка звертається до відповідного публічного органу з наміром реалізувати певне суб'єктивне право або забезпечити задоволення законного інтересу. Саме звернення запускає механізм адміністративної діяльності, що завершується прийняттям індивідуального акта – рішення, здатного створювати, змінювати або припиняти права та обов'язки заявника.

Важливою рисою адміністративної послуги є те, що її надання належить до виключної компетенції адміністративних органів, наділених публічно-владними повноваженнями. Лише держава або органи місцевого самоврядування мають можливість здійснювати дії, юридичний результат яких має офіційний і беззаперечний характер. Тому право особи на отримання адміністративної послуги закріплюється на рівні законодавства, що виступає гарантією доступності та передбачуваності такої діяльності.

Особливої уваги заслуговує соціальна природа адміністративних послуг. Вони спрямовані на задоволення суспільних потреб, відображаючи концепцію держави як інституції, що служить громадянам і забезпечує реалізацію їхніх прав у найрізноманітніших сферах життя. Принцип служіння суспільним інтересам є визначальним: адміністративна послуга не є проявом свавільного владного впливу,

а виступає результатом раціонально організованої діяльності, покликаної гарантувати людині доступ до публічних благ.

Надання адміністративних послуг також нерозривно пов'язане з існуванням чіткої законодавчої та фінансової основи. Вони здійснюються за встановленими нормативними процедурами, що визначають їх зміст, етапи, строки і форму результату. Фінансування таких процедур здійснюється за рахунок державного та місцевих бюджетів, що підкреслює обов'язок держави забезпечити їх безперервність, належну організацію та якість.

Результатом надання адміністративної послуги є індивідуальний акт, яким є документ або рішення, що має юридичну силу й адресоване конкретному заявникові. Таким результатом можуть бути дозволи, ліцензії, сертифікати, свідоцтва та інші акти, що підтверджують або змінюють правовий статус особи чи об'єкта. Через такі акти державна влада здійснює функцію юридичного оформлення суспільних відносин, забезпечуючи їх законність і стабільність.

До кола ключових характеристик, що дозволяють відмежувати адміністративну послугу від інших видів публічної діяльності, належать її ініціативний характер, спрямованість на забезпечення прав і свобод особи, а також обов'язковість юридичного результату. У сфері адміністративних послуг держава не ініціює дій самостійно, оскільки вона реагує на волевиявлення заявника, надаючи йому можливість реалізувати власні інтереси у правовому полі. Саме ця залежність від ініціативи особи, поєднана з чітким юридичним наслідком, перетворює адміністративну послугу на один із центральних механізмів взаємодії громадянина з державою. [41]

Узагальнюючи підходи до розвитку системи публічних послуг, слід підкреслити, що їх сучасна концепція сформувалася під значним впливом управлінського досвіду провідних демократичних держав. Саме у Великій Британії, Сполучених Штатах Америки, Канаді та інших країнах у 1980-х роках відбувся принциповий перегляд уявлень про зміст і завдання державної діяльності. На цьому етапі було переосмислено сам характер взаємодії між владою та громадянами: замість традиційної моделі, у якій держава здійснювала переважно

контролюючі або адміністративно-владні функції, почала утверджуватися нова парадигма, зорієнтована на забезпечення сервісних потреб людини.

У центр цієї концепції було поставлено людину з її правами, свободами та законними інтересами, які були визнані найвищою соціальною цінністю. Відповідно, діяльність публічної адміністрації почала вибудовуватися навколо необхідності якісного, своєчасного й доступного задоволення цих потреб. Така зміна акцентів зумовила трансформацію ролі громадянина у відносинах із державою: він перестав розглядатися як прохач, що змушений долати складні бюрократичні процедури, і був визнаний рівноправним користувачем публічних послуг.

Водночас державні органи, які виконують функції публічної адміністрації, повинні були адаптувати свою діяльність до цього нового підходу. За аналогією з приватним сектором, який є зорієнтованим на потреби клієнта, публічні суб'єкти отримали завдання будувати свою роботу на основі принципів відкритості, чіткості, оперативності та передбачуваності. Модель державного управління почала змінюватися таким чином, щоб у центрі управлінських рішень перебувала людина та її інтереси, а система державних послуг перетворювалася на зручний і ефективний механізм забезпечення цих інтересів.

Під впливом реформ у розвинених країнах сформувалася нова філософія публічної адміністрації, що змінила уявлення про її природу і функції. Держава стала розглядатися не лише як інститут влади, а насамперед як організація, покликана забезпечувати громадянам якісні послуги та відповідати їхнім очікуванням, подібно до того, як приватний сектор реагує на потреби своїх клієнтів. [4, с. 3]

Отже, інститут адміністративних послуг формувався як результат багатовікової еволюції взаємин між державою та її громадянами. Ще у найдавніших суспільствах існували норми, покликані впорядкувати поведінку влади стосовно населення, визначити порядок прийняття рішень і позначити межі публічної компетенції. З часом, у міру розвитку державності та ускладнення

соціальних структур, ці розрізнені правила переросли у цілісну систему публічних сервісів, яка нині стала фундаментальним елементом демократичного врядування.

У сучасній інтерпретації адміністративні послуги спираються на ключовий принцип – служіння держави людині. Це означає, що діяльність органів влади повинна бути спрямована не на реалізацію власних інтересів адміністративного апарату, а на забезпечення можливостей громадянина реалізувати свої права та захистити законні інтереси через офіційне звернення. Відповідно, адміністративна послуга наділена низкою чітко окреслених ознак: вона надається лише за ініціативою заявника, завершується юридично значущим результатом та належить до виключних повноважень публічних органів, які мають правомочність ухвалювати індивідуальні владні рішення.

Завдяки такій природі адміністративні послуги виконують роль ключового інструменту взаємодії між державою і громадянином. Вони забезпечують доступ особи до реалізації її прав, створюють умови для прозорого функціонування публічної влади та формують підґрунтя для діяльності, зорієнтованої на реальні потреби людей. Таким чином, адміністративні послуги постають не лише як технічна процедура чи юридичний механізм, а як важливий елемент сервісної моделі держави, що прагне діяти відкрито та ефективно.

1.2. Адміністративні послуги в Україні: виклики теорії, законодавства та практичної реалізації

В Україні активний розвиток системи адміністративних послуг розпочався лише з середини 2000-х років, коли державна політика набула чіткої спрямованості на модернізацію публічного управління та запровадження сервісної моделі взаємодії між державою та громадянами. [2]

До 2005 року основи системи адміністративних послуг формувалися переважно у сфері регулювання діяльності суб'єктів господарювання. Ключову роль у цей період відіграли Закони України «Про нотаріат» (1993 рік), «Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань» (2003 рік). [9; 13]

Порівняно з європейськими країнами становлення інституту адміністративних послуг в Україні розпочалося пізніше. Важливою віхою стало прийняття Закону України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності» (2005 рік), що вперше закріпив сучасні підходи до видачі документів дозвільного характеру. [3; 11]

Наступним кроком було прийняття Кабінетом Міністрів України розпорядження № 90-р від 15 лютого 2006 року, яким було затверджено Концепцію розвитку системи надання адміністративних послуг органами виконавчої влади, яка собою передбачала регламентування плати за адміністративні послуги, підвищення якості надання адміністративних послуг, оцінку якості надання адміністративних послуг, законодавче забезпечення розвитку системи надання адміністративних послуг. [22]

У 2009-2013 роках нормотворча діяльність зосередилася на упорядкуванні адміністративних послуг. Прийнято Постанову Кабінету Міністрів «Про заходи щодо упорядкування адміністративних послуг» (2009 рік). [19]

Кульмінацією цього етапу стало ухвалення 6 вересня 2012 року Закону України «Про адміністративні послуги» [7], дія якого поширюється на суспільні відносини, пов'язані з наданням адміністративних послуг, який мав на меті

визначати правові засади реалізації прав, свобод і законних інтересів фізичних та юридичних осіб у сфері надання адміністративних послуг. Як зазначається у цьому Законі, адміністративна послуга є результатом здійснення владних повноважень суб'єктом надання адміністративних послуг за заявою фізичної або юридичної особи, спрямований на набуття, зміну чи припинення прав та/або обов'язків такої особи відповідно до закону.

Крім того, вищезазначений нормативно-правовий акт увів ряд нових понять, таких як: центр надання адміністративних послуг, суб'єкт звернення, суб'єкт надання адміністративної послуги, Реєстр адміністративних послуг, Єдиний державний портал адміністративних послуг, інформаційна картка адміністративної послуги, технологічна картка адміністративної послуги тощо.

Період 2014-2017 років характеризується розширенням повноважень місцевого самоврядування, що сприяло підвищенню доступності та ефективності центрів надання адміністративних послуг (ЦНАП). Було схвалено Концепцію реформування місцевого самоврядування (2014) та запроваджено законодавчі ініціативи для підтримки ЦНАП. [27; 20]

У 2019-2020 роках спостерігається активний розвиток мережі ЦНАП і діджиталізація публічних послуг, що забезпечило швидкий і зручний доступ до адміністративних послуг для громадян.

Роки 2019–2020 позначилися стрімким розвитком цифрової трансформації. Розпорядження КМУ № 37-р від 30.01.2019 започаткувало новий етап електронізації публічних послуг, що стало основою для інтеграції їх у «Дію», яка є єдиною державною платформою електронних сервісів [21; 43]

Цифровізація забезпечила істотне спрощення процедур, скорочення часу отримання послуг і розширення доступності державного сервісу. Ці заходи демонструють стратегічну спрямованість України на покращення якості та доступності державних послуг через сучасні технології та розширення повноважень місцевого самоврядування. Реформи місцевого самоврядування стимулювали створення мережі Центрів надання адміністративних послуг (ЦНАП),

які стали ключовими інституціями для надання послуг, таких як реєстрація прав на нерухомість, дозвільні, нотаріальні, соціальні та паспортні послуги.

Процеси реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні зумовили потребу в нормативних актах, спрямованих на розширення повноважень місцевих органів влади в сфері надання адміністративних послуг. Центри надання адміністративних послуг (ЦНАП) нині виконують широкий спектр функцій, серед яких державна реєстрація речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень, дозвільні процедури, реєстрація юридичних та фізичних осіб-підприємців, нотаріальні послуги, послуги соціального характеру та інші. [27]

На думку сучасних дослідників, оновлена концепція державного управління передбачає сприйняття державних інституцій як провайдерів послуг, а громадян як активних користувачів цих сервісів. У такій моделі головним є не владний характер функцій органу, а здатність держави забезпечити якісний, доступний та передбачуваний сервіс. [26]

Не менш важливою є конституційна основа державного управління: відповідно до статті 3 Конституції України, головним обов'язком держави є утвердження і забезпечення прав і свобод людини, що безпосередньо пов'язано із завданням формування ефективної системи надання публічних послуг. [33]

Під час реалізації адміністративної реформи в Україні важливу роль в удосконаленні системи публічного управління покладено на зміну старих підходів до діяльності державних службовців та посадових осіб органів місцевого самоврядування, зокрема переорієнтування її насамперед на надання послуг. Це призвело до термінової модернізації системи обслуговування, що надається різними рівнями влади та органами державної влади в різних галузях.

Важливим напрямком модернізації публічного управління в умовах адміністративної реформи в Україні є перехід від застарілих моделей діяльності державних службовців та посадових осіб органів місцевого самоврядування до орієнтації на надання якісних послуг. Такий підхід зумовив необхідність

оперативної трансформації механізмів обслуговування населення, що здійснюється органами влади різного рівня та галузевої компетенції. [25, с. 84]

Водночас, незважаючи на спроби реформування, стан системи надання адміністративних послуг в Україні залишається досить складним. Протягом останніх років здійснюються кроки, спрямовані на наближення до європейських стандартів у цій сфері, проте процес супроводжується значною кількістю проблем, які негативно впливають на якість, доступність і ефективність взаємодії громадян із публічними органами. Це вимагає подальших комплексних змін та інституційного зміцнення системи.

Однією з ключових проблем є бюрократична складність та непрозорість процедур. Часто громадяни стикаються з необхідністю подавати численні документи, витратити багато часу на черги та взаємодію з державними органами та органами місцевого самоврядування, що знижує довіру до системи. [32, с. 94]

Попри значний прогрес, система адміністративних послуг в Україні досі стикається з низкою проблем: бюрократичністю, складністю процедур, нестачею міжвідомчої взаємодії, нерівномірністю цифрової інфраструктури та недостатньою прозорістю окремих процесів. Це вимагає подальшого системного реформування, передусім у напрямках цифровізації, оптимізації процедур, розширення повноважень місцевих громад та інтеграції українських практик до європейського адміністративного простору. [26]

На сучасному етапі розвитку України система надання адміністративних послуг зазнала значних змін, спрямованих на підвищення ефективності, прозорості та зручності для громадян. Впровадження електронного урядування стало ключовим елементом цих реформ, дозволяючи громадянам отримувати необхідні послуги через Інтернет, зменшуючи бюрократичні перешкоди та час на обробку запитів [24, с. 78]

Тому вдосконалення системи надання адміністративних послуг в Україні має включати подальшу цифровізацію процесів для забезпечення доступу до необхідної інформації та послуг.

1.3. Роль цифровізації в наданні адміністративних послуг в Україні

Цифровізація адміністративних послуг в Україні на сучасному етапі постає як ключовий чинник удосконалення системи державного управління та підвищення рівня доступності сервісів для громадян. Зростання суспільного запиту на швидкість, прозорість та зручність публічних сервісів об'єктивно спонукає державні інституції до активного запровадження цифрових технологій у всі сфери взаємодії з населенням. Особливої ваги цей процес набуває в умовах воєнного стану, коли значна частина населення вимушено переміщується, адміністративна інфраструктура зазнає руйнувань, а фізичний доступ до установ публічної влади стає вкрай ускладненим. За таких обставин цифрові сервіси набувають не лише інноваційного, а й критично необхідного значення, забезпечуючи безперервність функціонування державних інституцій та рівний доступ громадян до базових адміністративних послуг.

У цьому контексті інформаційні, комунікаційні та цифрові технології стають особливо значущими, адже саме вони формують нові формати соціальної взаємодії, зайнятості, доступу до інформації та публічних сервісів. Як слушно зазначає А. В. Кожина, цифрові інструменти нині забезпечують можливість громадянам залишатися економічно активними, бути залученими у суспільні процеси, отримувати адміністративні та соціальні послуги, а також впливати на державну політику. [28, с. 69]

Науковці І. П. Лопушинський, В. І. Ключевський та О. М. Момоток підкреслюють, що саме в умовах воєнного стану питання доступності публічних (зокрема електронних) послуг набуває особливої актуальності, адже тимчасова окупація окремих територій, масові переміщення населення та порушення функціонування органів місцевого самоврядування змушують державу розробляти принципово нові підходи до надання адміністративних послуг, роблячи акцент на цифрових технологіях. [6, с. 112]

Попри поступове впровадження електронних інструментів, значна кількість адміністративних процедур в Україні досі залишається складною, часово

затратною та потребує особистої участі заявників. Це підтверджує й позиція дослідників, які звертають увагу на те, що непоодинокі випадки необхідності фізичної присутності ускладнюють доступ до послуг для мешканців віддалених населених пунктів або громад, що постраждали від бойових дій. Саме тому подальша цифровізація має бути спрямована на забезпечення можливості отримання максимальної кількості адміністративних сервісів дистанційно. [28]

Цифровізація адміністративних послуг в Україні, яка активно розпочалася в середині 2010-х років, має на меті підвищення ефективності, прозорості та доступності державних послуг для громадян. [25, с. 376]

Цифровізація державних послуг є важливим кроком на шляху до підвищення ефективності та прозорості державного управління, а також до зниження корупційних ризиків. [33].

Цифрові технології стали одним із ключових чинників модернізації публічного управління в Україні, особливо в умовах воєнного стану, коли традиційні механізми надання адміністративних послуг зазнали значних обмежень. Штучний інтелект дедалі активніше використовується для автоматизованого опрацювання звернень громадян, оптимізації черг та персоналізації сервісів. У системі «Дія» інтелектуальні алгоритми забезпечують швидку й безпечну ідентифікацію користувачів.

Паралельно розширюється застосування блокчейн-технологій, які зміцнюють прозорість і захищеність державних реєстрів та публічних закупівель, зокрема в Prozorro. Тривають пілотні проєкти щодо впровадження блокчейн у земельні реєстри для підвищення стійкості до кібервтручань. Важливу роль відіграють і хмарні рішення, що забезпечують безперебійний доступ до державних сервісів, зокрема через «Єдиний державний веб-портал електронних послуг» та «ЦНАП-платформу». Це дозволяє громадам функціонувати навіть за втрати фізичної інфраструктури.

Цифровізація змінює й вимоги до посадовців, формуючи потребу у високому рівні цифрової грамотності, аналітичного мислення та навичок кібербезпеки. Загалом, цифрові інструменти сприяють створенню більш стійкого, прозорого та

доступного середовища надання публічних послуг навіть у період масштабних суспільних потрясінь. [46]

Іншою перспективною сферою є розвиток мобільних додатків та платформ, які дозволяють громадянам отримувати державні послуги безпосередньо зі своїх смартфонів й цей напрямок набирає обертів завдяки стрімкому поширенню мобільних технологій і зростанню популярності смартфонів серед населення. [24, с. 63]

Перспективи цифровізації адміністративних послуг в Україні виглядають багатонадійними завдяки амбітним стратегіям, спрямованим на покращення якості державного управління та підвищення зручності для громадян. Однією з ключових стратегій є розвиток платформи "Дія", яка вже зараз пропонує широкий спектр цифрових послуг, таких як електронні документи, реєстрація бізнесу та отримання адміністративних довідок онлайн. У майбутньому планується розширити функціонал платформи, забезпечуючи доступ до ще більшої кількості послуг та інтегруючи їх з іншими державними та приватними системами, щоб створити єдине вікно для взаємодії з державою. У майбутньому планується розширити функціонал платформи, забезпечуючи доступ до ще більшої кількості послуг та інтегруючи їх з іншими державними та приватними системами, щоб створити єдине вікно для взаємодії з державою.

Другою важливою стратегією є покращення кібербезпеки та захисту персональних даних, що є критично важливим у контексті цифровізації. Уряд України планує впровадження нових стандартів безпеки, підвищення рівня навчання державних службовців з питань кібербезпеки та активне співробітництво з міжнародними організаціями для обміну досвідом і найкращими практиками, що дозволить забезпечити довіру громадян до цифрових сервісів та мінімізувати ризики, пов'язані з використанням нових технологій. Разом ці стратегії сприятимуть створенню сучасної, ефективної та безпечної системи адміністративних послуг в Україні. Важливим напрямом є розробка і впровадження нових підходів до навчання державних службовців цифровим навичкам та підвищення їхньої компетентності у сфері інформаційних технологій. [23]

Таким чином, для подальшого розвитку цифровізації адміністративних послуг в Україні необхідно зосередитися на вирішенні фінансових та інфраструктурних проблем, посиленні заходів кібербезпеки та підвищенні рівня обізнаності громадян про переваги електронних сервісів. Важливо також впроваджувати інноваційні технології, які можуть забезпечити стабільний і безпечний доступ до адміністративних послуг для всіх громадян, незалежно від їхнього місця проживання й це сприятиме не лише покращенню якості державних послуг, але й підвищенню загального рівня цифрової грамотності та інноваційності в країні.

Висновки до розділу 1

Проведене дослідження дозволяє дійти висновку, що інститут адміністративних послуг є результатом тривалої історичної еволюції взаємодії між державою та громадянами. Її сучасна модель поєднує правовий, організаційний та сервісний виміри, що формують основу демократичного публічного врядування. Із розвитком державності змінилося розуміння ролі влади: від домінування контролюючих функцій до утвердження концепції «сервісної держави», спрямованої на задоволення потреб людини та забезпечення її прав.

У роботі доведено, що адміністративні послуги є специфічним різновидом публічної діяльності, який виникає виключно на підставі ініціативи заявника, має чітко визначені правові підстави та завершується індивідуальним адміністративним актом. Їх надання належить до виключної компетенції публічної влади, що зумовлює монопольний характер таких послуг та гарантує офіційність юридичного результату.

Проведений аналіз також засвідчив, що становлення інституту адміністративних послуг в Україні супроводжувалося складним і поступовим процесом реформ. Розвиток законодавства, започаткування діяльності центрів надання адміністративних послуг, а також впровадження сервісної моделі публічного управління стали визначальними чинниками для формування сучасної практики у цій сфері. Водночас виявлено наявність системних проблем, пов'язаних із бюрократичною складністю процедур, нерівномірністю інституційної спроможності та недосконалістю міжвідомчої взаємодії.

Окрему увагу у розділі присвячено ролі цифровізації, яка на сучасному етапі виступає ключовим каталізатором трансформації державних послуг. Цифрові інструменти забезпечують нові можливості для автоматизації процесів, розширюють доступність сервісів, підвищують ефективність та прозорість взаємодії між громадянами і державою. Використання цифрових інструментів дає змогу громадянам підтримувати соціальну активність, отримувати послуги дистанційно та брати участь у суспільних процесах незалежно від місця

перебування. Це особливо важливо в умовах, коли фізичний доступ до органів влади може бути обмежений.

Таким чином, аналіз теоретичних і правових засад адміністративних послуг свідчить про їхній комплексний характер та значну роль у системі публічного управління. Ефективність надання адміністративних послуг визначає рівень довіри громадян до держави, ступінь відкритості влади та здатність публічної адміністрації оперативно реагувати на потреби суспільства. З урахуванням сучасних викликів, особливо пов'язаних із цифровою трансформацією та воєнними обставинами, подальше вдосконалення цього інституту має спиратися на інноваційні технології, модернізацію правової бази та сервісну орієнтацію держави.

Теоретичні висновки, отримані у межах цього розділу, створюють міцну основу для дослідження специфічних аспектів надання адміністративних послуг у сфері морського і внутрішнього водного транспорту, що стане предметом аналізу наступного розділу.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ НАДАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОСЛУГ ЩОДО РЕЄСТРАЦІЇ СУДЕН МОРСЬКОГО І ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

2.1. Оцінка якості надання адміністративних послуг з реєстрації суден у сфері морського і внутрішнього водного транспорту

Оцінювання якості надання адміністративних послуг у сучасних умовах розвитку публічного управління розглядається як комплексний та багатовимірний процес, який дозволяє визначити реальний рівень ефективності органів влади, їх здатність відповідати нормативно встановленим стандартам, а також задовольняти потреби й очікування отримувачів послуг. В основі такого оцінювання лежить необхідність постійного моніторингу діяльності органів, що надають адміністративні послуги, адже саме регулярність і системність перевірок дають змогу своєчасно виявляти проблеми, коригувати управлінські рішення й формувати стратегічні напрями покращення якості сервісу. [44, с. 15]

Західні та вітчизняні дослідники підкреслюють, що належна оцінка якості може здійснюватися тільки за умови залучення всіх ключових стейкхолдерів — громадськості, експертного середовища, представників місцевої влади та безпосередніх користувачів послуг. Це дозволяє забезпечити неупередженість оцінювання, сформувати широкий спектр управлінських суджень і підвищити об'єктивність результатів. [29, с. 10]

Важливою передумовою ефективного оцінювання є визначення критеріїв, які дають можливість здійснити об'єктивну оцінку кожного елемента процесу надання послуги. У наукових джерелах критерій розглядається як основа, що дозволяє зіставити фактичний стан справ із встановленими стандартами та очікуваннями громадян, сформувати висновки про дієвість адміністративних процедур і визначити потребу в їх удосконаленні. [1, с. 72]

Задоволеність споживачів та орієнтація на споживача мають бути основними принципами при визначенні критеріїв оцінки якості надання адміністративних послуг. [1, с. 72]

Ці критерії відображено на схемі нижче (рис. 1.1):



Джерело: створено автором на основі [1; 29]

Комплексність оцінювання якості адміністративних послуг полягає насамперед у всебічному врахуванні таких характеристик, як результативність, своєчасність, доступність, зручність, відкритість, професіоналізм працівників і повага до особи. Відповідно до принципів публічного управління результативність передбачає досягнення очікуваного кінцевого результату, зокрема у сфері реєстрації суден це означає належне оформлення документів, правильність внесення відомостей до державних реєстрів і забезпечення законності прийнятих рішень. Своєчасність є одним із важливих показників якості, оскільки закон визначає конкретні строки надання кожної послуги, однак у діяльності Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України відсутня відкрита статистика щодо фактичної тривалості розгляду звернень, що значно ускладнює оцінювання цього критерію.

Не менш важливим є питання доступності, яке охоплює всі умови, що забезпечують можливість безперешкодного отримання громадянами необхідної послуги. Йдеться не лише про територіальне розташування органів чи їх графік роботи, а й про доступність інформації, зокрема інформаційних карток, форми документів, інструкцій та можливості подання звернень онлайн. Значна увага приділяється також фізичній доступності приміщень для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. [1, с. 344]

Критерій зручності передбачає використання кількох каналів подання документів, застосування принципу «єдиного вікна», можливість безготівкової оплати послуг, мінімізацію бюрократичних процедур і надання можливості обирати найзручніший спосіб отримання послуги.

Окреме місце у системі оцінювання займає відкритість, що забезпечує доступ до повної, достовірної та актуальної інформації про порядок надання адміністративної послуги, перелік документів, строки розгляду, контакти відповідальних осіб і нормативні підстави.

Професіоналізм персоналу та повага до особи також визначають рівень якості адміністративних послуг. Вони охоплюють компетентність працівників, їх здатність надавати чіткі й зрозумілі консультації, культуру спілкування з громадянами, дотримання принципу рівності та забезпечення комфортних умов під час отримання послуги. [29, с. 30]

Оцінка ефективності адміністративних послуг можна здійснити і за допомогою методів оцінювання, що використовуються при управлінні якістю. Найпоширенішим з них є метод управління за цілями, який полягає в оцінці досягнутих державним органом та державним службовцем цілей Політики органу у сфері якості. Зазначений метод передбачає системний контроль і аналіз якісних та кількісних показників реалізації Політики органу у сфері якості і відповідно - здійснення коригувальних та запобіжних дій для удосконалення діяльності та формування на основі здійсненого аналізу нових цілей.

Для стандартизації оцінки якості надання адміністративних послуг в Україні запроваджено стандарт серії ISO 9000. Необхідність прийняття цих стандартів

зумовлена вимогами замовників адміністративних послуг щодо якісного і вчасного задоволення їх потреб, що характеризує будь-яку демократичну, правову, соціально орієнтовану державу. Вимоги до адміністративних послуг встановлюються або замовниками, або органами з передбаченням вимог замовників, або регламентами. Вимоги до адміністративних послуг і в деяких випадках пов'язаних з ними процедур можуть бути викладені, наприклад, у стандартах на процеси, контрактних угодах і регламентах [5, с. 40]

Система управління якістю ISO 9001 виступає однією з основних способів формування оцінки діяльності суб'єктів надання адміністративних послуг.

Отже, сучасні стандарти державного управління передбачають, що органи, уповноважені на надання адміністративних послуг, повинні не лише дотримуватися вимог законодавства, але й впроваджувати ефективні системи управління якістю. Такі системи ґрунтуються на принципах постійного вдосконалення, клієнтоорієнтованості, прозорості, запобігання помилкам і впровадження стандартизованих процедур контролю. Для суб'єктів публічної влади це означає вимірювання ефективності своєї діяльності через встановлені показники, моніторинг процесів, збирання інформації про скарги та пропозиції, а також систематичний аналіз відповідності адміністративних процедур потребам громадян.

У 2023 році Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України підтвердила відповідність своїх управлінських процесів міжнародним та національним вимогам у сфері менеджменту якості, успішно пройшовши сертифікацію за стандартами ISO 9001:2015 та ДСТУ ISO 9001:2015. Отримання відповідних сертифікатів засвідчило, що ключові процедури органу формалізовані, документально описані й виконуються у спосіб, який відповідає принципам процесного управління, орієнтації на споживача та постійного вдосконалення, закладених у міжнародних системах управління якістю.

Заявленою стратегічною метою діяльності Адміністрації судноплавства є забезпечення реалізації державної політики у сферах морського та внутрішнього водного транспорту, включно з питаннями безпеки судноплавства, виконання

міжнародних зобов'язань, розвитку навігаційної інфраструктури й удосконалення системи надання адміністративних послуг. У межах своїх повноважень орган виконує широкий спектр функцій, зокрема здійснює державний нагляд і контроль у галузі торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах, координує виконання норм міжнародного морського права, перевіряє відповідність діяльності суб'єктів вимогам конвенцій ІМО, а також організовує гідрографічне та навігаційне забезпечення судноплавства у внутрішніх водах та територіальному морі України.

Вектор діяльності Адміністрації судноплавства визначається пріоритетами модернізації галузі, що відповідають як внутрішнім потребам, так і вимогам європейської інтеграції України. Одним із ключових напрямів виступає гармонізація національного законодавства з правом Європейського Союзу та міжнародними стандартами Міжнародної морської організації. Це охоплює адаптацію нормативних актів, оновлення регламентів судових перевірок, інтеграцію сучасних підходів до безпеки та екологічного контролю, а також розвиток транскордонної та інституційної співпраці у морській сфері.

В умовах триваючого воєнного стану особливого значення набувають питання безпеки мореплавства, зокрема підвищення ефективності державного контролю за суднами, що здійснюють плавання під українським прапором, а також посилення нагляду за іноземними суднами, які заходять у порти України. Водночас пріоритетним є удосконалення системи підготовки й атестації моряків, адже забезпечення висококваліфікованого кадрового потенціалу безпосередньо впливає на рівень безпеки судноплавства та відповідність України міжнародним вимогам у сфері морської освіти та дипломування.

Діяльність Адміністрації судноплавства ґрунтується на фундаментальних принципах, що визначають сучасні стандарти публічного управління: верховенстві права, відкритості та прозорості процесу прийняття рішень, пріоритетності захисту людського життя, відповідальності посадових осіб і неухильному дотриманні норм національного та міжнародного законодавства. Особливого значення набуває принцип прозорості, оскільки ефективне інформування громадян та суб'єктів

господарювання про діяльність Адміністрації судноплавства створює передумови для формування довіри та забезпечує можливість громадського контролю.

Для реалізації встановлених стратегічних пріоритетів орган застосовує комплекс організаційних та правових інструментів. Важливою складовою цієї діяльності є розроблення пропозицій щодо вдосконалення законодавства у сфері морського та річкового транспорту. Оновлення нормативної бази здійснюється з урахуванням вимог європейського права, рекомендацій Міжнародної морської організації та практики держав із розвинутими транспортними системами. Значну увагу приділено впровадженню ризик-орієнтованого підходу у здійсненні державного нагляду, що дозволяє оптимізувати використання адміністративних ресурсів і підвищити ефективність перевірок, особливо в частині контролю за технічним станом суден та дотриманням вимог безпеки.

Цифровізація є одним із ключових напрямів розвитку Адміністрації судноплавства. Розвиток електронних сервісів, запровадження електронного документообігу, автоматизація внутрішніх процесів та створення сучасних інформаційних систем спрямовані на підвищення зручності для громадян, прискорення процедур та зменшення адміністративного навантаження. Цифрові рішення мають особливу вагу в умовах воєнного стану, коли безперервність роботи органів влади повинна бути забезпечена навіть за умов обмеженого доступу до інфраструктури.

Керівництво Адміністрації не лише декларує прихильність до принципів управління якістю, але й бере на себе відповідальність за реальне впровадження стандартів ISO 9001:2015 у щоденну практику органу. Це означає забезпечення чіткого документування процесів, регулярне проведення внутрішніх аудитів, створення механізмів зворотного зв'язку з користувачами адміністративних послуг, аналіз ризиків, визначення показників ефективності та їх систематичний моніторинг. Особливий акцент робиться на дотриманні чинного законодавства й забезпеченні прозорості управлінських рішень, що є ключовими передумовами якісної діяльності центрального органу виконавчої влади. [37]

Таким чином, Адміністрація судноплавства, згідно з інформацією, розміщеною на її офіційному вебсайті, упровадила власну систему управління якістю, що передбачає наявність внутрішніх політик, процедур та інструментів оцінювання. Формально це свідчить про намір застосовувати сучасні стандарти менеджменту, подібні до практик систем ISO, орієнтованих на підвищення ефективності діяльності державних установ. [37]

Проте фактичний аналіз організації роботи міжрегіональних управлінь Адміністрація судноплавства, а також змісту оприлюдненої на вебсайті інформації засвідчує наявність істотних розбіжностей між задекларованою системою управління якістю та її практичною реалізацією.

Запровадження системи управління якістю передбачає комплекс заходів, зокрема: документування ключових процесів, наявність внутрішніх аудитів, оцінювання ризиків, визначення показників ефективності, постійне вдосконалення процедур, зворотний зв'язок із суб'єктами звернення, прозору інформаційну політику.

Однак результативність такої системи можлива лише за умови належного інформаційного забезпечення, наявності чітких стандартів і повноцінного доступу отримувачів послуг до інформації про діяльність органу.

У випадку Адміністрації судноплавства спостерігається ситуація, коли елементи системи управління якістю існують, але не в повній мірі інтегровані в роботу міжрегіональних управлінь.

Основна проблема полягає у відсутності відкритої публічної звітності щодо результатів функціонування цієї системи. На вебсайті Адміністрації судноплавства не представлено: даних про фактичні показники якості (KPI), статистики скарг, звернень і результатів їх розгляду, аналізу ефективності процесів, інформації про проведення внутрішніх аудитів, результатів оцінки задоволеності отримувачів послуг. Така інформаційна непрозорість суперечить базовим принципам систем управління якістю, адже без оприлюднення результатів діяльності неможливо оцінити її реальну ефективність.

Критерій результативності передбачає аналіз того, чи отримує суб'єкт звернення адміністративну послугу у повному обсязі, чи видається адміністративний акт, чи досягається мета звернення. У сфері реєстрації суден результативність передбачає, зокрема, своєчасне внесення судна до реєстру, видачу відповідних документів, коректність даних і законність прийнятих рішень.

Функціонування міжрегіональних управлінь засвідчує, що результативність багато в чому залежить від завантаженості персоналу, наявності паперового документообігу і відсутності автоматизації. Це створює передумови для помилок, затримок і неоднакової якості надання послуг у різних регіонах. Особливо чітко це проявляється у випадках, коли працівники змушені повторно запитувати документи, які вже зберігаються в Адміністрації судноплавства, але доступу до них у міжрегіональних управлінь немає, що блокує досягання мети адміністративної послуги – її отримання без зайвих перешкод.

Критерій своєчасності вимагає чіткого дотримання строків, визначених законодавством. Оцінити його об'єктивно складно через відсутність публічних даних про середню тривалість розгляду справ, реальну статистику виконання термінів та відсоток прострочених послуг. У системах управління якістю ці показники є базовими, однак у діяльності Адміністрації судноплавства вони не оприлюднюються. Це створює підстави вважати, що своєчасність може не відповідати стандартам, або що орган не здійснює належного моніторингу.

Система управління якістю передбачає, що адміністративна послуга повинна бути максимально доступною, зрозумілою й зручною для отримувачів. У цій площині діяльність міжрегіональних управлінь Адміністрації судноплавства виявляє найбільшу кількість недоліків.

По-перше, відсутність власних вебсайтів є суттєвим порушенням принципів доступності та відкритості. Інформація про інфраструктурні умови, графіки роботи, транспортну доступність і стандартні формуляри має бути у відкритому доступі. Її відсутність унеможлиблює попереднє планування звернення, збільшує ризик помилок у поданих документах і створює додаткове навантаження на працівників управлінь, які змушені надавати пояснення особисто. Хоча на

офіційному вебсайті Адміністрації судноплавства оприлюднено інформаційні картки адміністративних послуг, у яких подано загальні відомості щодо роботи міжрегіональних управлінь та їх територіальної компетенції, водночас такого рівня інформування недостатньо для забезпечення повноцінної реалізації критеріїв доступності, зручності та відкритості.

По-друге, недостатня цифровізація суперечить базовим принципам управління якістю, де автоматизація та зменшення ручних операцій є ключовими інструментами підвищення ефективності. Натомість у міжрегіональних управліннях значна частина процесів продовжує здійснюватися у паперовій формі, що уповільнює надання послуг і створює ризики втрати інформації.

По-третє, критерій зручності передбачає різноманіття каналів подання документів, включаючи електронні звернення. Міжрегіональні управління Адміністрації судноплавства лише частково використовують такі інструменти, що знижує рівень комфортності для користувачів і суперечить сервісному підходу до надання адміністративних послуг.

Відкритість, професіоналізм і повага до людини є складовими якості, що визначають загальний рівень довіри громадян до адміністративного органу. Відсутність персоніфікованих контактів міжрегіональних управлінь, обмеженість інформації про консультаційний супровід і відсутність механізмів оцінки задоволеності клієнтів свідчать про неповну відповідність цим критеріям. У системах управління якістю такі недоліки розглядаються як серйозні відхилення, оскільки саме взаємодія з отримувачами є ключовим фактором формування якісного сервісу.

Аналіз показує, що хоча Адміністрація судноплавства декларує функціонування системи управління якістю, її фактична реалізація має радше неповний, вибірковий характер. Наявність системи не підтверджується повною відповідністю базовим критеріям якості адміністративних послуг. Відсутність публічних даних про показники ефективності, недостатній рівень цифровізації, відсутність доступних інформаційних ресурсів міжрегіональних управлінь, складність доступу до документів і графіків роботи — усе це свідчить про те, що

система управління якістю застосовується як інструмент внутрішнього документування, а не як дієвий механізм постійного вдосконалення сервісів.

2.2. Загальні поняття про національну належність судна

Уявити сучасний світ без морського транспорту практично неможливо. Саме морське судноплавство забезпечує переважну частку міжнародних вантажних перевезень, формуючи основу глобальної торгівлі та світової економіки. У цьому контексті особливої ваги набуває питання правового статусу судна, адже воно є базовою категорією всієї морської діяльності.

Ключовим елементом правового режиму судна є його національність, від якої залежить юрисдикція держави, що здійснює контроль над судном, його екіпажем та відповідними правовідносинами. Наявність «реального зв'язку» між судном і державою прапора є обов'язковою вимогою міжнародного морського права. Судно набуває національності та права плавання під певним державним прапором після внесення до офіційного судового реєстру цієї держави.

Процедура реєстрації суден дає змогу вести облік національного флоту, планувати ефективну державну політику у сфері морського транспорту, запроваджувати програми розвитку та підтримки флоту. Відтак питання реєстрації судна має надзвичайно важливе значення в умовах сучасного світового мореплавства.

На міжнародному рівні існує значна кількість судових реєстрів, проте універсальної, єдиної для всіх держав системи реєстрації не передбачено. Кожна держава самостійно визначає критерії та процедури, за якими судна можуть бути зареєстровані під її прапором.

Зародження судових прапорів почалося на ранніх етапах суднобудування й мореплавства. Морська торгівля та війни, що супроводжували людство на всіх етапах його розвитку, вимагали ідентифікації суден, зокрема за допомогою прапорів. Вперше практика підняття державних прапорів була запроваджена на військових суднах та суднах мандрівників з метою позначення державної приналежності. Проте перші прапори на суднах не мали на меті позначення саме національності судна. Це були вузькі довгі флюгарки, які прикріплювалися біля клотиків щогл або на реях та вказували напрямок вітру [40]

Умови та порядок надання судну прапора та права плавати під цим прапором належать до внутрішньої компетенції держави. У той же час надання прапора не може бути формальним актом і відповідно до міжнародного права тягне для держави певні обов'язки. [36].

Так, у Женевській конвенції про відкрите море 1958 року вказано, що судно повинно плавати під прапором однієї держави та має національність тієї держави, під прапором якої воно має право ходити. [15, ст. 6]

Одним з напрямків реалізації принципу реального зв'язку між судном і державою прапора, закріпленого міжнародною спільнотою в положеннях ст. 91, 94 Конвенції ООН з морського права 1982 р., встановлено обов'язок держави ефективно здійснювати свою юрисдикцію і контроль над судами, які плавають під її прапором, зокрема «вести реєстр суден із зазначенням назв суден, що плавають під її прапором, і їх даних, крім тих суден, які виключені із загальноприйнятих міжнародних правил внаслідок їх невеликих розмірів». В юридичній літературі визнається, що реєстрація суден та прав на них є серйозною державною функцією, що здійснюється державою для обліку суден, які плавають під національним прапором, та контролю за дотриманням цими суднами умов міжнародних договорів, якими врегульоване морське судноплавство. [40, с. 157].

Реєстрація судна є юридичним актом визнання державою виникнення, обмеження, переходу або припинення прав на судно та єдиним доказом існування зареєстрованих прав. Ці права можуть бути оскаржені тільки в судовому порядку. Реєстрація судна в судовому реєстрі розцінюється як одна з форм здійснення державного нагляду за суднами, що плавають під національним прапором. [6, с. 157]

За допомогою реєстрації здійснюється контроль моменту виникнення в конкретного судна права плавання під прапором цієї держави, дотримання законності та легітимності відчуження суден і передачі їх у заставу, а також заходів безпеки мореплавства. Здійснення реєстрації судна означає також, що національний орган морської адміністрації перевірів правові аспекти та технічний стан судна, переконався в їхній 30 повній відповідності вимогам національного

законодавства, заснованого на міжнародних нормах, та засвідчує цей факт перед третіми особами. Головними умовами реєстрації судна у відповідному реєстрі є підтвердження про анулювання попередньої реєстрації, якщо така наявна, а у випадку бербоут-чартеру (фрахтування судна без екіпажа) підтвердження того, що право плавання під прапором іншої держави припинено, а свідоцтво про технічний стан судна видано одним із класифікаційних товариств [40, с. 157]

Реєстрація судна є умовою набуття національної приналежності та права плавання під державним правом. Набуття судном права плавання під державним прапором певної держави визначає національну приналежність судна. Таким чином, ці правові властивості тісно пов'язані. Умови державної реєстрації є різними в різних країнах [40, с. 157]

Можна виділити такі основні принципи надання державою права плавання під її прапором:

- кожна держава, незалежно від того, чи є вона прибережною або не має виходу до моря, має право на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі;
- судна мають національність тієї держави, під прапором якої вони мають право плавати;
- між державою й судном повинен існувати реальний зв'язок;
- судна плавають під прапором тільки однієї держави (судно, що плаває під прапором двох або більше держав, може розглядатися як таке, що не має національності);
- судно не може змінити свого прапору під час плавання або стоянки при заході в порт, крім випадків дійсного переходу права власності або зміни реєстрації [38, с. 168]

Загальною рисою вимог, що висунуті державами для надання права плавання судна під їхніми прапорами, є дотримання принципу реального зв'язку судна з державою прапора. Насамперед це виявляється у вимогах: до національності власника судна, до «осілості» власника судна або фрахтувальника за договором бербоут-чартеру, у державі прапора, до зосередження керування судном у руках

громадян держави прапора, до обмеженої участі іноземців у складі екіпажа судна [38, с. 168]

Що стосується законодавства України, то відповідно до статті 32 Кодексу торговельного мореплавства України, термін «українське судно» або «судно України» вживається для позначення судна, що має національну належність України й перебуває під її юрисдикцією. Належність судна до України визначається фактом його державної реєстрації у встановленому порядку та отриманням права здійснювати плавання під Державним Прапором України. [18]

Право ходити під Державним Прапором України надається також тим суднам, що перебувають у власності громадян України, фізичних осіб – підприємців чи юридичних осіб, зареєстрованих в Україні. Таке право має і судно, яке використовується зазначеними суб'єктами на умовах договору бербоут-чарту. Виняток становлять судна, власниками чи судновласниками яких є громадяни або юридичні особи держави, визнаної Україною державою-агресором чи державою-окупантом, а також юридичні особи, зареєстровані в Україні, якщо їхні учасники, акціонери або кінцеві бенефіціарні власники є громадянами чи суб'єктами господарювання такої держави. Обмеження стосуються також фізичних та юридичних осіб, що підпадають під дію спеціальних економічних та інших санкцій.

Таким чином, реєстрація судна в судовому реєстрі держави є важливим процесом, оскільки саме після реєстрації судно набуває юридичної належності до певної країни. Реєстрація розцінюється як одна з форм здійснення державного нагляду за суднами, що в свою чергу дозволяє реалізувати «реальний» зв'язок судна з державою прапора.

2.3. Аналіз процедур надання адміністративних послуг щодо реєстрації суден морського і внутрішнього водного транспорту в Україні з прийняттям Закону України «Про внутрішній водний транспорт»: статистика, динаміка, проблеми

Нормативно-правове забезпечення системи надання адміністративних послуг в Україні ґрунтується на положеннях Конституції України як основного закону держави. Конкретні правові механізми регулювання у цій сфері визначаються законами України, кодексами, постановами Кабінету Міністрів України, підзаконними нормативно-правовими актами, а також внутрішніми актами виконавчої влади.

Ключовим органом державної влади у сфері водного транспорту є Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрація судноплавства), яка реалізує державну політику щодо безпеки судноплавства, дотримання міжнародних зобов'язань, розвитку інфраструктури та модернізації галузі. Вона також виконує функції, пов'язані із впровадженням цифрових сервісів, екологічних стандартів та покращенням якості обслуговування в частині реєстрації суден.

Правові та організаційні принципи функціонування державної служби, яка безпосередньо бере участь у наданні таких послуг, закріплені в Законі України «Про державну службу». У цьому законі визначено вимоги до професійності, політичної неупередженості, відкритості та орієнтації на потреби громадян. Він також гарантує право громадян на рівний доступ до державної служби на основі заслуг та індивідуальних якостей. [10]

Організаційні засади діяльності органів виконавчої влади, а також механізми взаємодії між міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади визначаються Законом України «Про центральні органи виконавчої влади». Відповідно до його положень, міністерства є ключовими суб'єктами формування державної політики у визначених сферах, тоді як інші ЦОВВ, зокрема служби, агентства та інспекції, забезпечують реалізацію цієї політики на практичному рівні. Окрім того, Закон України «Про центральні органи виконавчої влади» деталізує

обсяг повноважень органів виконавчої влади на всій території держави, врегульовує питання їх підзвітності та відповідальності, визначає умови створення, реорганізації або ліквідації, а також закріплює принципи діяльності, що покликані забезпечити стабільність та ефективність державного управління. [6]

Таким чином, система організації надання адміністративних послуг у сфері морського і внутрішнього водного транспорту функціонує в межах єдиної вертикалі виконавчої влади, де правове регулювання, розподіл компетенцій та внутрішня координація спрямовані на забезпечення належного рівня сервісу для користувачів. Законодавча модель управління передбачає чітку побудову взаємозв'язків між органами влади, що дозволяє формувати узгоджену політику в галузі водного транспорту та забезпечувати належний контроль за реалізацією адміністративних процедур.

Статті Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» визначають також фундаментальні принципи діяльності міністерств та інших центральних органів виконавчої влади (ЦОВВ), серед яких ключове місце займають верховенство права, законність, пріоритет прав і свобод людини, відкритість, прозорість, єдність державної політики, безперервність функціонування державного механізму та відповідальність посадових осіб за прийняті рішення. Переважна більшість центральних органів виконавчої влади діє за принципом єдиноначальності, якщо інше прямо не встановлено законодавством. [6]

У сфері водного транспорту центральне місце посідає Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрація судноплавства), яка виконує роль ЦОВВ, діяльність якої координується через відповідного віце-прем'єр-міністра. Згідно з Положенням про Адміністрацію судноплавства, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України № 212 від 6 березня 2022 року, служба уповноважена забезпечувати реалізацію державної політики у сферах морського та внутрішнього водного транспорту, а також у сфері судноплавства. [18].

До ключових функцій Адміністрації судноплавства належать:

реалізація державної політики у сфері морського і річкового транспорту;
підготовка пропозицій щодо її удосконалення;
виконання міжнародних зобов'язань України у сфері мореплавства;
організація державного регулювання та здійснення нагляду у відповідних галузях;
надання адміністративних послуг, визначених законодавством;
навігаційне та гідрографічне забезпечення безпеки судноплавства.

Правовою основою діяльності Адміністрації судноплавства, як і всіх інших органів державної влади, є Конституція України. У статтях 6 і 19 Конституції закріплено принцип розподілу влади та встановлено, що органи державної влади та їх посадові особи зобов'язані діяти виключно в межах повноважень і в спосіб, що визначені Конституцією та законами України. Таким чином забезпечується правомірність діяльності державних інституцій, а також дотримання принципів законності та відповідальності. [16]

Адміністрація судноплавства реалізує свої функції у межах компетенції, визначеної законодавчими та підзаконними актами. У своїй діяльності вона керується Конституцією України, законами України, актами Президента й Верховної Ради, постановами Кабінету Міністрів, а також підзаконними актами, що стосуються сфери морського та внутрішнього водного транспорту. Її статус, структура та повноваження детально регламентовані Положенням про Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів № 212 від 6 березня 2022 року [18].

Згідно з положеннями зазначеного документа, Адміністрація судноплавства уповноважена надавати адміністративні послуги з реєстрації та припинення реєстрації суден у Державному судовому реєстрі України та Судновій книзі України. До її завдань також належить оформлення та видача судових білетів, свідоцтв про право плавання під Державним Прапором України, а також інших документів, пов'язаних із змінами у правовому статусі судна – зокрема про тимчасове виключення або виключення судна з реєстру, чи документів, що підтверджують право власності. [18]

Правовою основою для надання адміністративних послуг щодо реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України є Кодекс торговельного мореплавства України (далі – Кодекс), Закон України «Про внутрішній водний транспорт» (далі – Закон), Закон України «Про адміністративні послуги», Закон України «Про адміністративну процедуру» та Порядок реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 11.04.2022 № 203, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 20.04.2022 за № 439/37775 (далі – Порядок № 203), які визначають порядок та умови реєстрації суден, виключення та тимчасового виключення суден, внесення змін, видачу документів замість втрачених у Державному судновому реєстрі України, Судновій книзі України, а також встановлюють вимоги до переліку документів, процедурні етапи розгляду заяв, строки надання адміністративних послуг, права та обов'язки заявників і уповноважених органів, підстави для відмови в реєстраційних діях та порядок оскарження прийнятих рішень.

Протягом останніх 5 років у Державній службі морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства відбулись такі основні зміни, а саме:

1) з 01.01.2022 набув чинності Закон України «Про внутрішній водний транспорт» (далі – Закон), який включає імплементаційні норми 5-х основних європейських директив та покликаний привести українське законодавство у відповідність до європейського;

2) Законом визначено нові вимоги, що стосуються реєстрації суден в Україні, зокрема, спрощено адміністративні процедури при реєстрації суден та видачі кваліфікаційних документів;

3) Законом внесено зміни до Кодексу в частині реєстрації суден та визначено найменування адміністративних послуг щодо здійснення реєстраційних дій із суднами у Державному судновому реєстрі України;

4) оновлено положення статті 50 Закону України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів», що регламентують реєстрацію риболовних суден. У результаті цих змін на рівні законодавства

закріплено норму про визначення єдиного державного органу, відповідального за реєстрацію всіх типів суден – незалежно від їх функціонального призначення. [8]

Згідно з інформацією, розміщеною на офіційному вебсайті Адміністрації судноплавства, в порівнянні з 2022 роком, у 2023 році було надано державних послуг на 150,8 % більше (рис. 1.2):



Джерело: вебсайт Адміністрації судноплавства <https://marad.gov.ua/ua> [37].

Водночас, у 2024 році Адміністрацією судноплавства було надано державних послуг на 128,2 % більше, ніж у 2023 році (рис. 1.3):



Джерело: вебсайт Адміністрації судноплавства <https://marad.gov.ua/ua> [37].

У контексті наданих Адміністрацією судноплавства адміністративних послуг протягом 2022 – 2024 років статистичні дані виглядають таким чином (рис. 1.4):

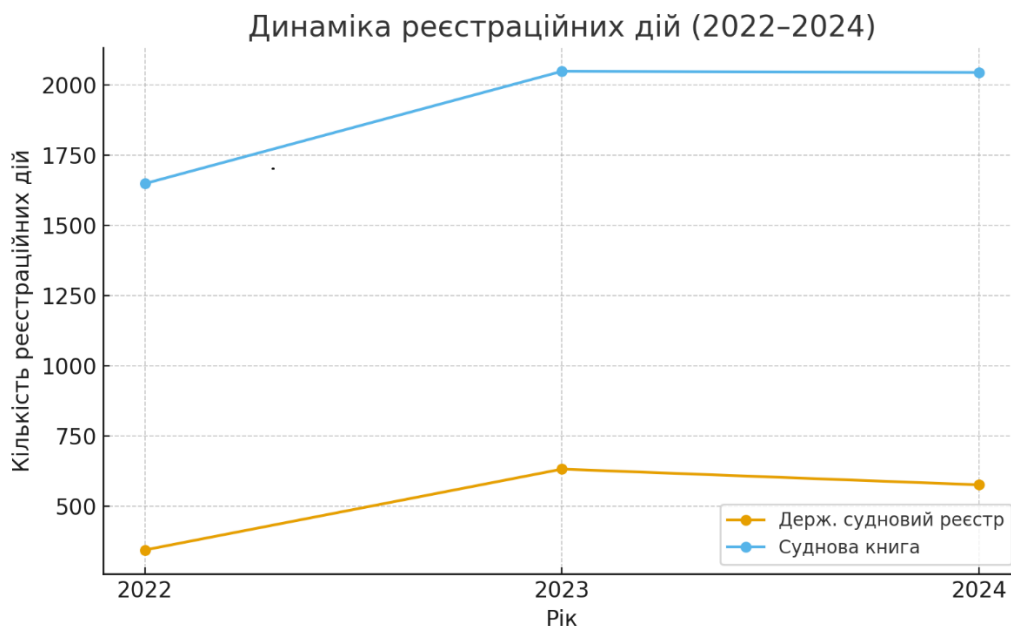


Джерело: вебсайт Адміністрації судноплавства <https://marad.gov.ua/ua> [37].

У 2022 році було здійснено 343 реєстраційні дії, що є базовим показником для оцінки наступних періодів. Водночас, у 2023 році спостерігається суттєве зростання – 631 дій, що становить приблизно +84 % порівняно з попереднім роком. Таке збільшення пов'язане із необхідністю оновлення документів через переміщення суден у безпечніші регіони, активізацією процедур перереєстрації у зв'язку з впровадженням нових стандартів.

У 2024 році кількість реєстраційних дій становила 575, що менше, ніж у 2023 році, на ≈ 9 %. Незважаючи на зниження, показник залишається значно вищим, ніж у 2022 році, що свідчить про стабілізацію ринку та адаптацію судновласників до нових умов.

Порівнюючи два реєстри, можна побачити, що обсяг дій у Судновій книзі України значно перевищує кількість реєстраційних дій у Державному судновому реєстрі України у 3–5 разів. Це пояснюється тим, що більшість малих суден підлягають реєстрації саме у Судновій книзі України (рис. 1.5):



Джерело: власна розробка автора на основі даних <https://marad.gov.ua/ua>

Таким чином, у 2023 році обсяги реєстраційних дій були найбільшими, що свідчить про попит на послуги. У 2024 році динаміка стабілізувалася, що демонструє адаптацію ринку до актуальних умов. Зростання кількості дій у Державному судовому реєстрі України вказує на підвищення довіри до системи реєстрації, а стабільні показники Суднової книги України підтверджують постійний попит серед власників малих суден.

Отже, збільшення кількості наданих адміністративних послуг пов'язується з набуттям чинності Закону який сприяв формуванню прозорих та оперативних процедур взаємодії між державними органами, бізнесом і громадянами у сфері видачі дозвільних документів, а також у питаннях державної реєстрації внутрішнього водного транспорту, зокрема суден змішаного (ріка-море) плавання.

Слід зазначити, що надання адміністративних послуг у сфері реєстрації суден є важливим напрямом державної політики у сфері транспорту, що ґрунтується на принципах законності, прозорості, ефективності та відповідальності. Законодавча база України, включаючи Конституцію, спеціальні закони та підзаконні акти, формує чітку рамку для діяльності Адміністрації судноплавства. Прийняття Закону дало поштовх для реформування порядку реєстрації суден, а зростання кількості

наданих Адміністрацією судноплавства адміністративних послуг свідчить про покращення доступу до державних сервісів у сфері морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства.

Таким чином, Закон заклав підґрунтя для створення ефективних, прозорих і прискорених механізмів взаємодії між державними органами, суб'єктами господарювання та громадянами щодо видачі дозвільних документів, а також щодо реєстрації внутрішнього водного транспорту, включно із суднами змішаного типу плавання.

Адміністрацією судноплавства надаються адміністративні послуги щодо реєстрації суден, виключення та тимчасового виключення суден, внесення змін та видачі нових документів замість втрачених у Державному судовому реєстрі України та Судновій книзі України, а вимоги щодо способу, строків та обсягів подання документів визначаються згідно з вимогами Кодексу, Закону та Порядку та є платними послугами, за які справляється адміністративний збір.

Відповідно до частини першої статті 26 Кодексу, усі українські морські судна та судна, що здійснюють плавання внутрішніми водними шляхами, підлягають обов'язковій реєстрації у Державному судовому реєстрі України. Якщо судно не підпадає під вимоги цього реєстру, воно реєструється у Судновій книзі України відповідно до чинного законодавства. [14]

Згідно з частиною першою статті 35 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», реєстрація малих суден, спортивних суден і водних мотоциклів здійснюється саме у Судновій книзі, а підтвердженням реєстрації є судовий білет, який зазвичай видається безстроково, за винятком випадків тимчасової реєстрації. [8]

З метою деталізації процедур реєстрації, наказом Міністерства інфраструктури України від 11 квітня 2022 року № 203 було затверджено Порядок реєстрації суден у Державному судовому реєстрі України та Судновій книзі України, який набрав чинності після реєстрації в Міністерстві юстиції 20 квітня 2022 року під № 439/37775. [17]

Після введення в дію Закону було ініційовано зміни до низки законодавчих актів, зокрема до Кодексу. У результаті цього окремі категорії суден внутрішнього плавання, які раніше підлягали обліку лише у Державному судновому реєстрі, тепер повинні реєструватися у Судновій книзі, відповідно до оновлених норм.

Попри це, відповідно до вимог статті 26 Кодексу, державна реєстрація морських і внутрішніх суден здійснюється виключно у межах двох зазначених реєстрів – або у Державному судновому реєстрі України, або у Судновій книзі України.

Водночас, проаналізувавши положення Закону, Кодексу та Порядку було встановлено, що у зазначених нормативно-правових актах існував ряд прогалин, а саме щодо:

врегулювання питання щодо подальших дій із суднами, зареєстрованими у Державному судновому реєстрі України до набрання чинності Законом, які є малими суднами відповідно до Закону, та відомості про які мають бути унесені (перенесені) до Суднової книги України (прогулянкові судна з потужністю головних двигунів більше 75 к.с.);

визначення порядку реєстраційних дій при розгляді заяв щодо внесення змін, оформлення та видачі нових суднових документів замість втрачених щодо суден, які зареєстровані в Державному судновому реєстрі України та відповідно до Закону підлягають реєстрації в Судновій книзі України;

нормативного врегулювання питання надання адміністративних послуг щодо внесення змін, виключення та тимчасового виключення суден, оформлення та видачі нових суднових документів замість втрачених відносно суден, які зареєстровані в Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України та залишились на тимчасово окупованій території (не передані);

врегулювати питання здійснення реєстраційних дій щодо риболовних суден (повернення суднових білетів та визначення порядку повернення суднових білетів власникам риболовних суден, судна яких були тимчасово зареєстровані Держрибагентством в Судновій книзі України на термін дії договорів фрахтування;

застосування адміністративної процедури при здійсненні Адміністрацією судноплавства реєстраційних дій щодо суден.

Згідно з пунктом 2 наказу Міністерства інфраструктури України від 11 квітня 2022 року № 203 «Про затвердження Порядку реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України», який був зареєстрований у Міністерстві юстиції 20 квітня 2022 року за № 439/37775, визначено, що всі органи, які до цього здійснювали реєстрацію суден, зобов'язані протягом місяця з дня набрання чинності цим нормативно-правовим актом передати до Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України всю документацію, що стосується реєстраційних дій. Це, зокрема, книги обліку суден, сформовані суднові справи, залишки бланків реєстраційних документів та інші супровідні матеріали. [17]

Разом із тим, в умовах триваючої тимчасової окупації окремих територій України залишалося актуальним питання щодо реєстрації та правового статусу суден, які перебувають у Державному судновому реєстрі України чи в Судновій книзі України, але фізично залишаються на окупованій території.

Відповідно до статті 1 Закону України «Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України», тимчасово окупована територія є невід'ємною частиною України, на яку повністю поширюється дія Конституції та чинного законодавства, а також міжнародних договорів, ратифікованих Верховною Радою України. [12]

У частині другій тієї ж статті зазначено, що Автономна Республіка Крим і м. Севастополь вважаються окупованими з 20 лютого 2014 року, а окремі райони Донецької та Луганської областей — також з 2014 року. Перелік населених пунктів, що підпадають під визначення тимчасово окупованих, затверджується указом Президента України на підставі подання Генерального штабу Збройних Сил через Міністерство оборони.

Частина третя статті 5 цього ж Закону гарантує, що право власності та інші речові права на майно, розташоване на тимчасово окупованій території, зберігаються за фізичними і юридичними особами, незалежно від набуття ними

статусу внутрішньо переміщених осіб або будь-якого спеціального правового статусу. [12]

У цьому контексті окрему проблему становила правова можливість Адміністрації судноплавства здійснювати реєстраційні дії щодо суден, які були зареєстровані в офіційних українських реєстрах, але фізично знаходяться на тимчасово окупованих територіях. Особливо складною є ситуація, коли фізичні чи юридичні особи звертаються із заявами щодо таких суден, з огляду на юридичну невизначеність процедур перевірки місцезнаходження, права власності та реального контролю за судном. Незважаючи на актуальність проблеми, Порядком не було врегульовано питання реєстраційних дій щодо суден, що перебувають на тимчасово окупованих територіях України.

Як впливає зі змісту статті 36 Закону та статті 27, реєстраційні дії у Державному судовому реєстрі та Судновій книзі України кваліфікуються як адміністративні послуги, за надання яких має справлятися адміністративний збір.

Однак на практиці існувала ще одна проблема: неможливість оформлення тимчасових судових документів для суден флоту рибної промисловості, які експлуатуються на умовах оренди (фрахтування). Це було зумовлено відсутністю правового регулювання внесення відповідних відомостей про такі судна до державних реєстрів. Унаслідок цього блокувалася можливість легальної експлуатації таких суден і втрачається потенціал наповнення бюджету через сплату зборів.

Згідно з пунктом 4 постанови Кабінету Міністрів України № 212 «Деякі питання оптимізації функціонування центральних органів виконавчої влади у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства», судові документи риболовних суден, видані до 1 січня 2022 року Державним агентством меліорації та рибного господарства, залишаються чинними до завершення строку їх дії. Після вказаної дати всі нові документи має видавати виключно Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства. [18]

Окрім того, Порядок не містив норм, які регулюють процедуру повернення судових білетів власникам риболовних суден, судна яких були тимчасово

зареєстровані до прийняття Закону органами державної реєстрації риболовних суден в Судновій книзі України на термін дії договорів фрахтування.

Таким чином, існувала об'єктивна потреба у вдосконаленні нормативно-правової бази з метою адаптації процедур до умов воєнного стану, підтримки економічної активності та захисту прав суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність у галузі водного транспорту.

Враховуючи те, що з моменту прийняття Закону пройшло понад три роки, а зміни до Порядку з порушених питань донедавна не були внесені, зазначене негативно впливало на виконання Адміністрацією судноплавства своїх функцій, та призводило до неможливості реалізації окремих положень Закону, та як наслідок для громадян – позбавлення можливості на отримання таких послуг, а для держави – недоотримання коштів, які будуть сплачені за надання адміністративних послуг.

Тому, для покращення надання громадянам адміністративних послуг доцільним було нормативно-правове врегулювання таких ключових питань, а саме щодо:

подальших дій із суднами, зареєстрованими в Державному судновому реєстрі України до набрання чинності Законом, які є малими суднами та відомості про які мають бути унесені (перенесені) до Суднової книги України;

надання адміністративних послуг, які стосуються здійснення відповідних реєстраційних дій із суднами у Державному судновому реєстрі України, Судновій книзі України, що залишилися на тимчасово окупованій території;

врегулювання питання здійснення реєстраційних дій щодо риболовних суден;

застосування адміністративної процедури при здійсненні Адміністрацією судноплавства реєстраційних дій щодо суден у зв'язку з набранням чинності Закону України «Про адміністративну процедуру».

У зв'язку з вищевикладеним, з метою приведення у відповідність із законодавством та врегулювання вищезазначених питань, Міністерством розвитку громад та територій України спільно з Адміністрацією судноплавства було

розроблено проект наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Про затвердження Змін до Порядку реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України».

Відповідні зміни до Порядку були внесені наказом Міністерства розвитку громад та територій України від 22.08.2025 № 1294 «Про затвердження Змін до Порядку реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 02.10.2025 за № 1441/44847, який набув чинності 31.10.2025.

Зміни до Порядку в цілому сприяли реалізації положень Закону та Кодексу, врегулюванню питання правовідносин щодо внесення відомостей про судна, які експлуатуються на умовах оренди (фрахтування), до Державного суднового реєстру України, Суднової книги України, зокрема, в аспекті забезпечення виконання державних функцій, спрямованих на гарантування безпеки морського руху, захист життя людини під час експлуатації суден та мінімізацію шкоди для навколишнього середовища.

Попри те, що зміни до наказу Міністерства інфраструктури України № 203 набули чинності 31.10.2025 та комплексно врегульовують ключові прогалини у сфері державної реєстрації суден — зокрема, питання подальших дій щодо малих суден, первісно зареєстрованих у Державному судновому реєстрі України до набрання чинності Закону, у практичній діяльності Адміністрації судноплавства виникають нові аспекти, які потребують аналізу. Найбільш актуальною є відсутність у Порядку № 203 чітко визначеної процедури «перенесення» реєстрової інформації з ДСРУ до СКУ та пов'язані з цим наслідки для власників таких суден.

Абзаци 5–9 пункту 1 розділу II Порядку визначають загальну необхідність здійснення перенесення відомостей про малі судна з ДСРУ до СКУ, проте Порядок № 203 не містить деталізованого алгоритму такої дії.

Однією з ключових практичних проблем є встановлення у Порядку окремого формату реєстраційних номерів для суден, що підлягають реєстрації у СКУ. Це означає, що судна, які раніше були зареєстровані у ДСРУ та мають реєстраційні номери іншого формату, у разі потреби: продовження строку дії суднових

документів, видачі нових документів замість утрачених, внесення змін до реєстрових даних, що зумовлюють оновлення документів, потребують «перереєстрації» вже до СКУ і, відповідно, отримання нового реєстраційного номера, який буде зазначено у судновому білеті.

Така трансформація ідентифікаційних даних судна має комплексні наслідки (юридичні, фінансові, практичні).

Зміна реєстру та присвоєння нового реєстраційного номера фактично означає зміну ідентифікації судна в системі державної реєстрації. Для власника це супроводжуватиметься необхідністю повторного подання документів, передбачених Порядком, для реєстрації судна в СКУ.

В свою чергу подача пакету документів для реєстрації судна в СКУ передбачає отримання документа, що підтверджує технічні характеристики судна, що підвищує навантаження на власника у частині додаткових витрат та необхідності звернення до інших органів влади, а також витрати на нанесення нового реєстраційного номера на корпус судна, переоформлення договорів оренди причалів, внесення змін до рибальських дозволів тощо).

Зміна бортового номера також супроводжуватиметься необхідністю інформування всіх органів контролю щодо нової ідентифікації судна, можливими затримками у виході судна на воду через перехідний період оформлення документів.

Зміна номера впливає не лише на судновласника, а й на систему державного контролю, у зв'язку із:

ускладненням ведення історії реєстрації судна, оскільки інформація розподіляється між двома реєстрами з різними форматами ідентифікації судна:

необхідністю забезпечення технічного механізму відповідності між попереднім реєстраційним номером та новим присвоєним номером у всіх базах даних для забезпечення збереження та можливості відстеження відомостей про судно;

додатковим опрацювання запитів різних контролюючих органів (правоохоронних органів, Державної податкової служби України

(ДПС), Державної прикордонної служби України (ДПСУ)), яким потрібно буде підтвердити інформацію про зміну ідентифікації судна.

Таким чином, практична реалізація положень оновленого Порядку реєстрації суден вимагатиме не лише дотримання визначених процедур, а й постійного моніторингу їх фактичного застосування, оскільки саме під час практичного виконання реєстраційних дій можуть виявлятися нові прогалини, неузгодженості або ситуації, що не були передбачені законодавцем. У таких умовах особливо важливим є забезпечення гнучкого та своєчасного реагування з боку органу нормотворення, внесення необхідних змін до підзаконних актів та формування методичних рекомендацій для працівників Адміністрації судноплавства.

Систематичний аналіз практики та постійне вдосконалення нормативного регулювання дозволять мінімізувати ризики неоднозначності норм під час застосування положень Порядку № 203, а також забезпечити належний рівень правової визначеності та захищеності прав судновласників.

У підсумку, ефективність реалізації Порядку значною мірою залежатиме від здатності Адміністрації судноплавства адаптуватися до нових викликів, оперативно усувати виявлені недоліки та забезпечувати комплексне й узгоджене функціонування системи державної реєстрації суден.

Ще одним аспектом, який потребує дослідження, є надмірність документів, які видаються Адміністрацією судноплавства при реєстрації судна у Державному судновому реєстрі України.

Згідно з вимогами Кодексу, постійна реєстрація судна у Державному судновому реєстрі України передбачає видачу свідоцтва про право плавання під Державним Прапором України та свідоцтва про право власності на судно. Аналіз цієї системи виявляє певну суперечність між формальною бюрократичною процедурою та реальними юридичними наслідками, що породжує дискусію щодо доцільності окремого свідоцтва про право власності.

Згідно з Кодексом торговельного мореплавства України, національна належність судна визначається його державною реєстрацією та отриманням права плавання під Державним Прапором України. Тобто саме ці два факти формують

юридичний зв'язок судна з державою та визначають його статус у системі національного та міжнародного морського права. Водночас свідоцтво про право власності не впливає на цей статус і не є необхідним для визначення національної приналежності судна. Воно лише підтверджує, що певна особа є власником судна, однак цей факт уже фіксується у державному реєстрі суден, який має офіційну юридичну силу

З точки зору цивільного права, право власності на судно виникає на підставі цивільно-правових фактів, таких як укладення договору купівлі-продажу, дарування, прийняття спадщини або іншої юридичної дії, що встановлює право власності відповідно до положень Цивільного кодексу України. Саме ці правочини створюють право власності, а державна реєстрація і свідоцтво про право власності на судно лише фіксують або підтверджують його існування, не створюючи нового юридичного факту. Таким чином, видача окремого свідоцтва про право власності на судно носить формальний характер і дублює інформацію, вже зафіксовану у реєстрі.

Практичний аспект видачі такого документа також ставить під сумнів його необхідність. Підтвердження права власності у цивільних та фінансових відносинах, зокрема при укладанні договорів застави, операціях з купівлі-продажу, нотаріальних діях або взаємодії з кредитними установами, може здійснюватися через витяг із державного реєстру, який є достатнім доказом власності судна.

Порівняльний аналіз із європейськими країнами, де система реєстрації суден подібна до української, підтверджує висновок про недоцільність окремого документа про право власності. У Польщі, Литві, Нідерландах та Німеччині інформація про власника судна є частиною реєстрового запису та свідоцтва про реєстрацію судна під прапором країни. Окреме свідоцтво про право власності у цих країнах не видається, оскільки реєстровий документ виконує всі функції підтвердження правового статусу власника і є достатнім для здійснення цивільних, фінансових та міжнародних правовідносин.

Таким чином, в українській системі державної реєстрації суден існує подвійність документального оформлення права власності, що є радше пережитком

історичного підходу, ніж об'єктивною потребою сучасного морського права. Видача окремого свідоцтва не створює нового юридичного факту, дублює інформацію, зафіксовану в реєстрі, і не впливає на національний статус судна, водночас збільшуючи адміністративне навантаження.

Отже, доцільним є спрощення системи документального оформлення, де підтвердження права власності покладається на Державний судновий реєстр України та свідоцтво про реєстрацію судна під Державним Прапором України. Такий підхід гармонізує українську практику з європейськими стандартами, усуває формальні надлишки та підвищує ефективність адміністративних процедур, забезпечуючи одночасно належний рівень юридичного захисту власника судна.

Висновки до розділу 2

У другому розділі проведено комплексний аналіз сучасного стану надання адміністративних послуг щодо реєстрації суден морського і внутрішнього водного транспорту в Україні, що дало змогу всебічно оцінити реальні умови функціонування цієї сфери та визначити основні тенденції, які впливають на її розвиток. Проведене дослідження засвідчило, що система надання таких послуг є одним із ключових елементів державної політики у сфері судноплавства, оскільки від її прозорості, ефективності та відповідності міжнародним стандартам залежить конкурентоспроможність національного флоту, рівень інвестиційної привабливості та здатність держави виконувати свої міжнародні зобов'язання.

Одним із важливих результатів аналізу стало усвідомлення того, що адміністративні послуги у даній сфері мають унікальну правову природу. На відміну від багатьох інших адміністративних процедур, пов'язаних із внутрішніми процесами державного управління, реєстрація суден є юридичним актом, який надає судну не лише національну належність, а й визначає можливість здійснювати міжнародну комерційну діяльність, підпадати під юрисдикцію певної держави, оформляти страховий захист, взаємодіяти з міжнародними організаціями та здійснювати плавання на різних морських і річкових територіях. Це означає, що державна реєстрація суден має подвійний вплив: вона одночасно забезпечує реалізацію прав особи і виконує глобальні функції міжнародного характеру.

Здійснений аналіз нормативно-правових засад дозволив дійти висновку, що українське законодавство в цій сфері протягом останніх років зазнало суттєвих змін, які спрямовані на модернізацію підходів та гармонізацію із європейськими стандартами. Прийняття Закону та внесення змін до Порядку № 203 стали важливими кроками в напрямі системного оновлення державної політики. Ці нормативні акти визначили основи організації реєстраційних процедур, закріпили нові механізми ідентифікації суден, змінили підходи до обліку, а також передбачили можливість впровадження електронних реєстрових систем. Однак аналіз змісту цих актів показав, що нормативна база залишається фрагментарною,

оскільки окремі її положення є суперечливими, а деякі аспекти регулювання недостатньо деталізованими.

Особливу увагу у розділі приділено аналізу функціонування Адміністрації судноплавства як ключового суб'єкта надання адміністративних послуг. На основі статистичних даних за 2022–2024 роки зроблено висновок, що кількість наданих послуг зростає динамічними темпами, що свідчить про підвищення попиту на ці процедури, а також про посилення ролі держави у врегулюванні судноплавної діяльності. У 2023 році обсяг наданих державних послуг зріс більш ніж на 150 % порівняно з 2022 роком, а у 2024 році — ще на 128 % відносно попереднього року. Така тенденція демонструє як зростання активності судновласників, так і поступове покращення роботи органів влади. Проте кількісне зростання навантаження на органи управління створює додаткові виклики для якості сервісу, потребує збільшення кадрового потенціалу, оптимізації внутрішніх процесів і впровадження цифрових рішень.

Отримані результати аналізу дозволили виділити наявність проблем, які ускладнюють надання послуг та знижують їхню ефективність. Однією з головних проблем є те, що деякі норми Порядку № 203 мають неоднозначне тлумачення, що створює ризики суб'єктивного підходу з боку посадових осіб, а також юридичну невизначеність для заявників.

Крім того, було встановлено, що чинна система реєстрації суден недостатньо цифровізована. Попри наявність певних електронних інструментів, значна частина процедури продовжує здійснюватися в паперовій формі або потребує фізичної присутності заявника.

Аналіз практичної діяльності міжрегіональних управлінь Адміністрації судноплавства виявив також низку організаційних проблем, таких як нерівномірний розподіл навантаження між підрозділами, недостатня кількість фахівців, низький рівень технічного забезпечення працівників, що відволікає їх від безпосереднього здійснення адміністративних функцій і знижує якість сервісу.

Особливе значення у рамках дослідження приділено впровадженню ІКС суден, яка має стати фундаментом сучасної цифрової моделі реєстраційних процедур, та одним із ключових напрямів модернізації адміністративних послуг.

Об'єднуючи результати аналізу, можна стверджувати, що система надання адміністративних послуг у сфері реєстрації суден в Україні має значний потенціал для розвитку, але водночас потребує масштабного оновлення. Її оптимізація повинна охоплювати такі ключові напрями, як подальше нормативне удосконалення, переведення процедур в електронну форму, інтеграція реєстрів, підвищення кваліфікації працівників, уніфікація підходів до надання послуг, а також створення зручних механізмів взаємодії між заявниками та органами влади. Впровадження ІКС суден може відіграти вирішальну роль у формуванні сучасної єдиної системи обліку суден, що відповідатиме міжнародним вимогам і забезпечуватиме прозорість та передбачуваність процедур.

Таким чином, у другому розділі було здійснено оцінку чинного стану надання адміністративних послуг у сфері морського та внутрішнього водного транспорту, визначено основні бар'єри та тенденції розвитку галузі. Отримані результати створюють основу для формування практичних рекомендацій та стратегічних напрямів удосконалення механізмів надання адміністративних послуг, що є предметом дослідження у наступному розділі.

РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ НАДАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОСЛУГ ЩОДО РЕЄСТРАЦІЇ СУДЕН У СФЕРІ МОРСЬКОГО І ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

3.1. Діджиталізація державних послуг: європейський досвід, корисний для України

Діджиталізація державних послуг у XXI столітті перетворюється на один із головних напрямів модернізації державного управління, що охоплює практично всі розвинуті та ті, що розвиваються, країни світу. Особливо активно цифрові трансформації відбуваються у приблизно п'ятнадцяти державах, які реалізують комплексні національні стратегії цифровізації. Серед беззаперечних світових лідерів часто називають Данію, де цифровізація державного сектору стала системною основою функціонування публічного управління. Значні успіхи демонструють також Сінгапур, Південна Корея, Нова Зеландія та Китай, де реалізуються широкі програми трансформації, зокрема стратегія «Інтернет плюс», спрямована на інтеграцію цифрових технологій із традиційними секторами економіки.

Південна Корея у рамках програми «Креативна економіка» робить акцент на інноваційному розвитку та підтримці підприємництва, тоді як Сінгапур просуває концепцію «Розумної економіки», яка базується на інтенсивному використанні інформаційно-комунікаційних технологій у всіх сферах життя. Уже з 2014 року в країні реалізується масштабна національна ініціатива Smart Nation, спрямована на посилення цифрової інтеграції у повсякденному житті та створення високотехнологічного середовища для громадян. [39]

Ефективність цифровізації публічного сектору у світі оцінюється на підставі міжнародних рейтингів. Найбільш авторитетними є E-Government Development Index (EGDI) та Digital Economy and Society Index (DESI). Зокрема, індекс DESI використовується для аналізу того, наскільки європейські держави забезпечують цифрові державні послуги для населення та бізнесу. За інформацією ООН, упродовж останнього року спостерігається зростання рівня взаємодії громадян із

державними органами в онлайн-режимі, що засвідчує позитивну динаміку цифровізації [34]

У межах Європейського Союзу найбільших успіхів у сфері електронних послуг досягли Нідерланди, Фінляндія та Данія, де понад 90% користувачів Інтернету віком від 16 до 74 років активно взаємодіють із державними структурами через електронні сервіси. Водночас Італія, Болгарія та Румунія демонструють нижчі показники цифрової доступності. До країн із найвищим рівнем розвитку електронних сервісів належать Люксембург, Естонія та Мальта, які набрали понад 90 балів за відповідним критерієм. Загалом 12 країн ЄС мають понад 80% цифрового охоплення, серед них: Іспанія, Португалія, Ірландія, Швеція, Австрія, Латвія та інші. У той же час Болгарія, Греція, Угорщина та Румунія залишаються в групі держав з індексом цифровізації нижче 60%. [35]

Лідером EGDI є Данія, де цифровізація стала не просто технологічним інструментом, а обов'язковою частиною взаємодії громадян із державою. З 2015 року усі комунікації з державними органами здійснюються виключно онлайн. У країні 95% домогосподарств мають доступ до Інтернету, а кожен громадянин — персональний цифровий ID. Державні та муніципальні органи об'єднані в інтегровану мережу, що дає можливість забезпечити єдиний цифровий кабінет для всіх публічних сервісів. [1]

Для бізнесу електронні сервіси також стали основним інструментом взаємодії з державою. Компанії можуть надсилати звіти, оформлювати податки, отримувати інформацію й документи онлайн, що зменшує фінансові та часові витрати. Електронний документообіг дозволяє Данії економити 10–20% державних коштів щороку, що спрямовуються на інші напрямки публічного управління [45]

Данія активно впроваджує проактивні послуги, які ініціюються самою державою без окремого запиту громадянина. Наприклад, система автоматично пропонує можливі освітні програми після завершення навчання. Ефективна цифровізація у Данії проходить за трьома етапами: інституціоналізація, коли нововведення стають частиною щоденних адміністративних практик; етап

прийняття, що передбачає зміну поведінки та звичок громадян; етап готовності, коли суспільство та система здатні реалізовувати змінені цифрові процеси.

Глобально діджиталізація публічного сектору охоплює не лише модернізацію державних платформ, але й цифровізацію щоденних операцій державних органів та підприємств. У центрі цифрових реформ перебувають принципи «digital by default» («цифровий за замовчуванням») і «digital first» («цифровий у першу чергу»), що передбачають пріоритет електронних форм взаємодії над паперовими. Паралельно впроваджується оптимізація застарілих процедур, перехід до електронного документообігу та автоматизація управлінських процесів. [30]

Сучасна цифровізація державних послуг охоплює три ключові категорії: взаємодію держави з бізнесом (G2B), взаємодію держави з громадянами (G2C) та внутрішню взаємодію між державними структурами (G2G). Досвід країн Європейського Союзу показує, що успішна цифрова трансформація неможлива без належного правового регулювання, стандартизації процедур, надійної інфраструктури цифрових систем, юридичної значущості електронного документообігу та високого рівня кіберзахисту.

Для України європейський досвід діджиталізації має надзвичайно важливе значення. Ефективність впровадження цифрових державних послуг залежить від нормативного забезпечення електронної взаємодії, використання кваліфікованого електронного підпису, стандартизації адміністративних процедур, доступності електронних сервісів для громадян та бізнесу та від надійного захисту персональних даних. Саме комплексне впровадження таких механізмів забезпечує підвищення прозорості, ефективності й зручності державного управління та створює сприятливі умови для розвитку цифрової економіки.

3.2. Напрями та механізми удосконалення надання адміністративних послуг з реєстрації суден у сфері морського і внутрішнього водного транспорту України.

Сучасна вітчизняна організація надання адміністративних послуг з погляду зручності для приватних осіб характеризується багатьма недоліками об'єктивного та суб'єктивного характеру:

1) адміністративні органи розпорошені територіально, тож їх відвідування вимагає від приватної особи витрачання значних зусиль та ресурсів;

2) у більшості органів встановлено обмеження щодо днів та годин прийому громадян, причому далеко не завжди з урахуванням критерію зручності для приватних осіб, осіб які працюють;

3) відсутня достатня інформація про порядок отримання послуг (наприклад для реєстрації судна необхідно спочатку отримати документ про технічний стан судна);

4) ставлення до приватної особи як до прохача, орієнтація не на сприяння в задоволенні запиту особи, а на формальне дотримання правил.

Для покращення якості надання адміністративних послуг у сфері морського і внутрішнього водного транспорту необхідно вживати комплексні системні заходи. Удосконалення адміністративних послуг з реєстрації суден повинно здійснюватися за такими основними напрямками: цифровізація процедур, оптимізація нормативно-правового забезпечення, підвищення прозорості діяльності Адміністрації судноплавства, забезпечення рівного доступу до послуг та адаптація до міжнародних стандартів.

Механізмами реалізації цих напрямів є: створення електронних сервісів, уніфікація адміністративних процедур, модернізація міжрегіональних управлінь, удосконалення законодавчої бази, впровадження електронних судових документів, інтеграція з інформаційними системами та застосування принципів Закону України «Про адміністративну процедуру».

Цифровізація є ключовим напрямом модернізації державного управління та однією з основних умов наближення України до європейських стандартів

публічного сервісу. У сфері реєстрації суден цифрова трансформація дозволить: мінімізувати контакт між заявником та адміністратором, усунути корупційні ризики, прискорити обробку документів, забезпечити прозоре відстеження статусу заяв, створити єдину електронну інфраструктуру обміну даними з іншими електронними інформаційними ресурсами.

Прозорість є основою довіри громадян і бізнесу до держави. У сфері надання адміністративних послуг прозорість означає доступність інформації, відкритість процедур та можливість заявника зрозуміти кожен етап процесу. Прозорість не лише підвищує довіру, а й зменшує навантаження на державних службовців за рахунок самоінформування громадян.

Водночас, на практиці сьогодні існують такі проблеми з точки зору діяльності міжрегіональних управлінь:

- міжрегіональні управління Адміністрації судноплавства не мають власних вебсайтів;

- інформація про послуги подана неповно або розміщена лише частково; відсутня можливість онлайн-консультацій.

Підвищення прозорості має передбачати:

- створення єдиного вебпорталу Адміністрації судноплавства з персональними сторінками всіх міжрегіональних управлінь;

- публікацію окремих інформаційних і технологічних карток про надання адміністративних послуг міжрегіональних управлінь, зразків заяв та актуальних контактів;

- впровадження відкритих даних про статистику послуг, строки розгляду та підстави відмов;

- створення сервісів онлайн-консультацій, чат-ботів та електронних інформаційних панелей.

Також однією з проблем є нерівність доступу до послуг у різних регіонах України, що спричинена:

- відсутністю міжрегіональних управлінь у частині областей;

- великими відстанями між існуючими управліннями;

відсутністю онлайн-альтернативи, крім подання пакету документів в електронній формі до центрального апарату Адміністрації судноплавства;
недостатньою кількістю персоналу та обладнання;
неналежним станом приміщень.

Така ситуація порушує принцип рівності доступу до адміністративних послуг, закріплений у Законі «Про адміністративні послуги».

Забезпечення рівного доступу повинно включати:
створення нових точок обслуговування у регіонах, де їх немає;
забезпечення належних умов у приміщеннях – доступності для людей з інвалідністю, зон очікування, автоматизованих робочих місць;
збільшення кадрового забезпечення та професійної підготовки працівників;
надання можливості подавати документи онлайн незалежно від місця проживання.

Таким чином, удосконалення адміністративних послуг з реєстрації суден є широким комплексним процесом, що охоплює розвиток цифрових технологій, оновлення законодавства, модернізацію організаційної структури, підвищення прозорості та забезпечення рівного доступу до сервісів. Застосування зазначених напрямів дозволить Україні створити ефективну, сучасну, клієнтоорієнтовану систему реєстрації суден, яка відповідатиме міжнародним стандартам та забезпечить належний рівень адміністративного сервісу у сфері морського та внутрішнього водного транспорту.

Ефективна система надання адміністративних послуг неможлива без оновленої й узгодженої правової бази. Важливою складовою реформи є впровадження електронних судових документів, які повинні повністю замінити паперові аналоги. Електронний формат документів створює можливість зберігати їх у цифровому вигляді, здійснювати перевірку справжності за допомогою QR-кодів або електронного підпису, забезпечувати швидке відновлення у разі втрати. Це надзвичайно важливо для судновласників, які здійснюють перевезення на значні відстані і повинні мати можливість миттєво пред'явити документи контролюючим органам. Міжнародна практика уже давно перейшла на електронні

сертифікати відповідно до вимог Міжнародної морської організації, тому впровадження електронних документів в Україні дозволить адаптувати національне законодавство до світових норм.

3.3. Рекомендації щодо підвищення ефективності надання адміністративних послуг з реєстрації суден у сфері морського і внутрішнього водного транспорту України

На основі аналізу чинної практики, законодавства та встановлених проблем можна сформулювати комплекс практичних рекомендацій, спрямованих на підвищення ефективності надання Адміністрацією судноплавства адміністративних послуг з реєстрації суден у сфері морського і внутрішнього водного транспорту України.

З урахуванням проведеної оцінки якості надання адміністративних послуг та проаналізованих процедур надання адміністративних послуг з реєстрації суден у сфері морського і внутрішнього водного транспорту напрями та механізми удосконалення послуг можна визначити таким чином.

На мою думку, одним із ключових і першочергових напрямів має стати подальша цифровізація процесів реєстрації суден. Це дозволить суттєво спростити процедури, зробити їх більш доступними для користувачів та забезпечити зручність взаємодії із сервісами Адміністрації судноплавства. Важливим завданням у цьому контексті є створення сучасних та ефективних електронних інструментів взаємодії з заявниками.

Йдеться про формування зручних електронних реєстрів, удосконалення онлайн-форм подання документів, впровадження автоматизованих рішень та підвищення рівня інформаційної безпеки у системах, які використовуються для обробки та зберігання даних. Тому Адміністрація судноплавства вже запланувала покращити організацію своєї діяльності, зокрема завдяки внесеним змінам до Порядку, які наберуть чинності у жовтні 2026 року. Зазначені зміни передбачають створення та функціонування відповідної інформаційно-комунікаційної системи та її складових – Інформаційно-комунікаційної системи суден в Україні (далі – ІКС суден).

ІКС суден створюється з метою формування цілісного державного механізму інформаційного забезпечення у сфері морського та внутрішнього водного

транспорту, який охоплює повний цикл оброблення відомостей про судна — від їх первинного надходження та реєстрації до подальшого накопичення, захисту, зберігання та надання уповноваженим суб'єктам. Функціонування системи також покликане забезпечити належний рівень інформаційної взаємодії між фізичними та юридичними особами і органами публічної влади.

Система формується як комплексний державний цифровий ресурс, покликаний забезпечити системне регулювання, ведення та підтримку реєстраційно-облікових процесів, пов'язаних із суднами морського та внутрішнього водного транспорту. За своєю конструкцією ІКС суден є багатокomпонентною платформою, до складу якої входять основні та допоміжні підсистеми.

Центральним елементом виступає Державний судновий реєстр України, що структурно поділяється на Реєстр морських суден і Реєстр суден внутрішнього плавання. Паралельно з ним функціонує Суднова книга України, електронний кабінет користувача, а також спеціальні захищені бази даних, що належать до об'єктів авторського права. У перспективі система може розширюватися за рахунок додаткових підсистем чи інформаційних блоків, якщо їх функціонування передбачене нормативно-правовими актами або впливає з потреб галузевого державного управління.

Вищим розпорядником ІКС суден визначається Адміністрацію судноплавства, яка також буде виконувати функції адміністратора системи. Система працювати у цілодобовому режимі, що дозволить користувачам здійснювати усі дії без будь-яких часових обмежень. Допускатиметься проведення профілактичних і технічних робіт, необхідних для підтримання функціональної стабільності, про які інформують користувачів заздалегідь, за винятком випадків аварійно-відновлювальних заходів. Такий механізм забезпечує як безперервність надання послуг, так і оперативне реагування на технічні збої.

Процедура ідентифікації користувачів у системі здійснюватиметься за допомогою унікальних персональних даних: для фізичних осіб це може бути номер запису в Єдиному державному демографічному реєстрі, реєстраційний номер

облікової картки платника податків або паспортні дані; для юридичних осіб – відомості з ЄДР та ідентифікаційні коди. Завдяки цьому планується забезпечувати точну прив'язку користувача до його юридичного статусу, а електронні документи набуватимуть однозначної правової ідентифікації.

Створення електронних документів в ІКС суден в Україні завершуватиметься накладанням кваліфікованого електронного підпису або печатки, тобто залежно від того, чи документ формує фізична чи юридична особа. Унікальний реєстраційний номер, який присвоюється кожному документу, виключатиме можливість його зміни та забезпечуватиме автоматизований контроль над документообігом. Усі відомості в системі створюються українською мовою, що відповідає вимогам законодавства щодо використання державної мови в офіційному документообігу.

ІКС суден забезпечуватиме автоматичне інформування користувачів про хід розгляду їх електронних документів, надсилання повідомлень на електронну адресу та відображення відповідної інформації в кабінеті користувача.

Важливою складовою є інтеграція ІКС суден із зовнішніми державними реєстрами та інформаційними ресурсами в режимі реального часу. Інформаційний обмін здійснюватиметься переважно через систему «Трембіта», що забезпечуватиме оперативну перевірку даних заявника, мінімізуватиме необхідність подання документів, які вже існують у державних реєстрах, та сприятиме автоматизації процедур.

У базі даних ІКС суден зберігаються як відомості про об'єкти судових реєстрів, так і документи заявників, а також документи, створені самою системою. Для кожного документа, який вноситься до Державного судового реєстру або Суднової книги України, присвоюється унікальний реєстраційний номер, що забезпечує повну простежуваність та автентичність даних у процесі реєстрації суден.

У процесі модернізації ІКС суден постає необхідність розроблення цілісного комплексу рекомендацій, спрямованих на забезпечення ефективного функціонування нових електронних інструментів, адаптацію організаційних

процесів, підвищення рівня цифрової компетентності персоналу та забезпечення належного захисту інформації.

На мою думку, реалізація ІКС суден потребує комплексного та поетапного підходу, який передбачає розроблення детального плану впровадження із зазначенням часових рамок, відповідальних структурних підрозділів, необхідних ресурсів та критеріїв готовності на кожному етапі.

Важливим елементом перехідного періоду є забезпечення функціонування паперових реєстрів паралельно з електронною системою. Такий підхід мінімізує ризики втрати інформації та унеможливорює зупинку надання адміністративних послуг у разі технічних чи організаційних труднощів. Поступове скорочення обсягу паперового документообігу має відбуватися лише після підтвердження стабільної роботи всіх компонентів ІКС суден.

Одним із ключових викликів є перенесення інформації з паперових книг, та архівних фондів до ІКС суден. З огляду на значні обсяги інформації, різноманітність форматів її подання та наявність історичних записів, які можуть містити неточності або розбіжності, процес оцифрування має здійснюватися на основі загальних методів опрацювання інформації відповідними працівниками.

Успішність роботи з новою електронною системою значною мірою залежить від рівня підготовленості її користувачів. У зв'язку з цим доцільно завчасно розпочати навчання персоналу Адміністрації судноплавства, яка включатиме теоретичні та практичні курси, вебінари, електронні інструкції та практичні рекомендації.

Додатковою рекомендацією є розроблення інформаційних матеріалів для користувачів, включаючи покрокові інструкції, роз'яснення процедур, відповіді на поширені запитання та навчальні матеріали. Це дозволить підвищити рівень обізнаності судновласників, а також зменшити кількість звернень щодо консультацій.

Другим кроком має стати внесення відповідних змін до Кодексу, Закону та Порядку № 203 у частині:

1) скасування свідоцтва про право власності на судно, яке за своєю суттю дублює реєстраційні записи свідоцтві про право плавання під Державним Прапором України, що дозволить зменшити бюрократичні витрати та спростити процедуру. З метою усунення дублювання документів, спрощення взаємодії між заявником та органом реєстрації, а також приведення національної практики у відповідність до міжнародних стандартів доцільно внести зміни до Кодексу і Порядку № 203, передбачивши, що єдиним документом, який видається за результатами розгляду адміністративної справи та у разі прийняття рішення про реєстрацію судна у Державному судновому реєстрі України є свідоцтво про право плавання під Державним Прапором України. Скасування свідоцтва про право власності на судно є обґрунтованим кроком із точки зору адміністративної економії, спрощення процедур та адаптації до міжнародної практики, що у свою чергу дозволить оптимізувати роботу Адміністрації судноплавства, та удосконалити систему надання адміністративних послуг;

2) усунення прогалин, пов'язаних із присвоєнням бортових номерів та ідентифікацією суден. Виявлені проблеми, пов'язані з існуванням окремих форматів реєстраційних номерів для Державного суднового реєстру України та Суднової книги України, потребують системного врегулювання, оскільки саме ця частина реєстраційних процедур сьогодні створює найбільше практичних труднощів як для судновласників, так і для адміністративних органів.

Процес переходу судна з одного реєстру до іншого, передбачений чинним Порядком № 203, фактично означає зміну ідентифікаційного номера, а отже і зміну всієї історії його реєстрації. Це суперечить принципам стабільності ідентифікаційних даних та не відповідає міжнародним підходам до реєстрації флоту.

Необхідним є також встановлення норм, що запобігають фінансовим втратам судновласників у зв'язку зі зміною номера. Перехід до іншого реєстру не може становити підставу для стягнення нового адміністративного збору, проведення додаткових оглядів або отримання нових сертифікатів, якщо технічний стан судна не змінився. До Порядку № 203 доцільно внести норму, за якою зміна реєстру не

буде прирівнюватися до первинної реєстрації, а тому не вимагатиме проведення додаткових адміністративних дій. Оскільки причина цієї проблеми полягає саме у нормативних приписах, її вирішення можливе лише шляхом внесення змін до чинного Порядку № 203

Порядок № 203 має бути доповнений положенням про автоматичне перенесення інформації про всі малі судна, які раніше були зареєстровані у ДСРУ, але тепер підлягають реєстрації в СКУ, з описом процесу зміни реєстраційного номера без необхідності повторного подання документів судновласником. Такий підхід відповідатиме принципам Закону України «Про адміністративну процедуру», який забороняє адміністративним органам витребувати у заявника документи або відомості, що перебувають у розпорядженні держави. Це також повністю узгоджується з вимогами Закону України «Про публічні електронні послуги», який прямо визначає обов'язок держави забезпечувати взаємодію між реєстрами без залучення громадян чи бізнесу;

3) запровадження видачі судових документів в електронній формі, з можливістю видачі у паперовому вигляді за бажанням заявника шляхом внесення змін до Кодексу, Закону та Порядку № 203.

Третьою рекомендацією є удосконалення діяльності міжрегіональних управлінь Адміністрації судноплавства шляхом формулювання комплексу рекомендацій, спрямованих на оптимізацію організаційних процесів, підвищення прозорості та ефективності реєстраційних процедур, а також удосконалення клієнтоорієнтованості діяльності Адміністрації судноплавства.

Удосконалення роботи міжрегіональних управлінь Адміністрації судноплавства є ключовою передумовою підвищення якості адміністративних послуг у сфері реєстрації суден, оскільки саме ці підрозділи здійснюють практичний прийом документів на місцях, комунікують із заявниками як уповноважені особи Адміністрації судноплавства. Аналіз їх діяльності свідчить, що результативність роботи управлінь значною мірою знижують розпорошеність інформаційних ресурсів, відсутність єдиних цифрових інструментів, надмірна залежність від паперового документообігу, нерівномірність інфраструктурних

умов, а також недостатня прозорість та обмеженість комунікаційних можливостей для заявників. Тому вдосконалення їх діяльності потребує не окремих заходів, а комплексного, взаємопов'язаного підходу.

Передусім необхідно забезпечити повну цифрову інтеграцію міжрегіональних управлінь із ІКС суден в Україні. Це дозволить працівникам оперативно отримувати доступ до актуальних даних про судна, документи та реєстраційні дії без необхідності повторного подання документів заявниками чи дублювання роботи, а також мінімізувати кількість технічних помилок і забезпечити однакові підходи до опрацювання звернень у всіх регіонах.

Важливим напрямом удосконалення є створення сучасної інформаційної інфраструктури кожного міжрегіонального управління. Відсутність окремих вебсайтів, недостатня кількість оприлюдненої інформації та неможливість електронного запису створюють бар'єри для заявників та збільшують навантаження на персонал. Тому першочергово необхідно забезпечити кожне управління власним розділом на офіційному вебпорталі Адміністрації, де будуть доступні графіки їх роботи, адреса, контактні дані, а також інформація про доступність приміщень.

Не менш важливо модернізувати приміщення міжрегіональних управлінь відповідно до сучасних вимог сервісного обслуговування. Комфортні зони очікування, інформаційні стенди, доступ до терміналів самообслуговування, наявність електронної черги, а також облаштування умов для маломобільних груп населення формують позитивний досвід взаємодії з органом і впливають на загальну оцінку якості послуг.

Розвиток міжрегіональних управлінь неможливий також без системного підвищення кваліфікації працівників, адже цифровізація, зміна процедур і запровадження нових стандартів роботи потребують відповідних компетенцій. Навчання з використання інформаційних систем, тренінги з сервісного обслуговування, ознайомлення зі стандартами комунікації з отримувачами послуг мають стати постійною частиною професійної підготовки персоналу. Ефективність

роботи працівників повинна оцінюватися не лише за кількістю опрацьованих звернень, а й за якістю комунікації, рівнем прозорості й відсутністю скарг.

Окремої уваги потребує запровадження реальних механізмів зворотного зв'язку з отримувачами послуг. Для цього доцільно забезпечити можливість легкої та швидкої оцінки роботи міжрегіонального управління за допомогою QR-кодів, анкет, онлайн-опитувань та спеціальних електронних форм. Аналіз цієї інформації повинен регулярно здійснюватися керівництвом і використовуватися для прийняття рішень щодо вдосконалення процесів, що створить передумови для постійного поліпшення якості обслуговування.

Узагальнюючи викладене, удосконалення роботи міжрегіональних управлінь Адміністрації судноплавства має бути спрямоване на створення цілісної, інтегрованої системи надання адміністративних послуг. Поєднання цифрової трансформації, інфраструктурних змін, професійного розвитку персоналу та відкритості процедур дозволить забезпечити якісний перехід до сучасної моделі роботи, здатної відповідати потребам заявників та вимогам законодавства, а також сприятиме підвищенню ефективності державного управління у сфері морського і внутрішнього водного транспорту.

Висновки до розділу 3

У третьому розділі узагальнено результати дослідження щодо вдосконалення механізмів надання адміністративних послуг з реєстрації суден, що дало змогу сформулювати цілісне розуміння того, яким чином модернізація нормативної бази, цифрової інфраструктури та управлінських процесів може забезпечити ефективність, прозорість і відповідність системи реєстрації сучасним міжнародним стандартам. Проведений аналіз показав, що подальший розвиток цієї сфери є можливим лише за умови комплексного підходу, який охоплює оновлення правових норм, впровадження електронних сервісів, інтеграцію державних реєстрів, оптимізацію внутрішніх процедур та підвищення компетентності персоналу, оскільки реєстрація суден є не просто техніко-юридичним елементом державного управління, а основою безпеки судноплавства, інвестиційної привабливості флоту та репутації України як морської держави.

Досвід провідних європейських країн засвідчив, що сучасні судові реєстри функціонують на основі повної цифровізації, автоматизації документообігу, застосування електронних підписів, інтегрованих баз даних та електронних кабінетів, а тому впровадження в Україні Інформаційно-комунікаційної системи суден має стати ключовим інструментом для переходу до нової управлінської моделі, здатної забезпечити оперативність оброблення документів, усунення дублювання інформації, підвищення точності даних та створення єдиного інформаційного середовища для всіх учасників галузі. Проведене дослідження засвідчило також необхідність перегляду положень Порядку № 203, оскільки чинні норми містять окремі нечіткі, застарілі або неузгоджені положення, які ускладнюють роботу органу реєстрації та створюють бар'єри для заявників, а тому вимагають системного оновлення з урахуванням майбутньої цифровізації та впровадження електронних сервісів.

Окрім технічної та нормативної складових, важливим чинником модернізації є людський капітал, адже ефективність електронних інструментів безпосередньо залежить від рівня підготовки працівників, їх уміння працювати з електронними

системами, документами та цифровими підписами, а також від здатності забезпечувати сервісний підхід у взаємодії з громадянами та бізнесом. У свою чергу, впорядкування процедур, цифровізація реєстрів і підвищення прозорості адміністративних дій сприятимуть зменшенню ризиків шахрайства, покращенню контролю за обігом суден, зміцненню морської безпеки та розвитку міжнародного співробітництва, що є критично важливим для інтеграції України у глобальний морський простір.

Узагальнюючи результати дослідження, можна стверджувати, що оновлення механізмів надання адміністративних послуг у сфері реєстрації суден є стратегічним завданням держави, оскільки поєднання цифрової трансформації, модернізації нормативної бази, професійного розвитку персоналу та адаптації міжнародного досвіду здатне сформувати сучасну, ефективну та конкурентоспроможну систему реєстрації, яка відповідатиме вимогам європейських стандартів, забезпечуватиме високий рівень прозорості, юрисдикційної визначеності та сприятиме зміцненню позицій України як морської держави.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Підсумовуючи проведені дослідження, важливо підкреслити, що робота, присвячена удосконаленню надання адміністративних послуг з реєстрації суден у сфері морського і внутрішнього водного транспорту, дозволила розкрити значно ширший спектр проблем і можливостей, ніж це здається на перший погляд. Поступово, крок за кроком аналізуючи нормативно-правові засади, статистичні показники, міжнародний досвід і сучасний стан цифровізації, дослідження виводить на розуміння процесів, що формують якість державного сервісу в Україні. Фактично, у ході роботи вдалося побачити, як адміністративні процедури, які ззовні можуть здаватися простими і технічними, виявляються складною системою взаємодії держави, суспільства, бізнесу, міжнародного права та інституційних очікувань. І ця система потребує не механічного вдосконалення окремих її елементів, а комплексного, продуманого підходу, який базується на глибокому розумінні її функцій, природи та внутрішніх логік.

У процесі дослідження початкове уявлення про реєстрацію суден як про набір адміністративних дій поступово трансформувалося в усвідомлення того, що це є унікальним правовим механізмом, який визначає життєвий цикл судна та його юридичний статус. Суднові реєстраційні документи надають судну національності, тобто стають свого роду «паспортом», який визнається у світі. І від того, наскільки швидко, якісно та прозоро держава здійснює цю процедуру, залежить не лише комфорт суб'єктів господарювання, а й економічна привабливість країни, її міжнародний імідж, конкурентоспроможність на глобальному ринку судноплавства.

Дослідження показало, що Україна перебуває у стані активної трансформації державної системи надання адміністративних послуг у сфері судноплавства. З одного боку, із прийняттям Закону, із впровадженням змін до Порядку № 203, із цифровими ініціативами, які реалізує держава, можна спостерігати відчутні кроки вперед. З іншого боку, ці кроки часто наштовхуються на надмірну бюрократизацію, фрагментарність нормативних положень, повільність інтеграції електронних

систем і нестачу кадрового потенціалу, підготовленого до роботи в сучасному цифровому середовищі.

У цьому контексті стає зрозумілим, що адміністративні послуги у сфері реєстрації суден – це водночас і інструмент, і показник: інструмент управління морською галуззю та показник того, наскільки держава просунулася на шляху модернізації і наближення до європейських стандартів, оскільки удосконалюючи цю сферу, держава фактично реконструює свої управлінські механізми, свої цифрові можливості, своє ставлення до громадянина як клієнта державного сервісу.

Особливого значення у дослідженні набула цифровізація адміністративних процедур. Стало очевидно, що цифрові технології не просто полегшують окремі етапи реєстрації, а формують нову логіку державного управління. ІКС суден, в Україні, потенціал якої детально проаналізовано, здатна змінити структуру галузевого управління, зробити реєстрацію суден максимально швидкою, прозорою, автоматизованою та юридично захищеною. У перспективі ІКС суден в Україні може стати не лише технічним інструментом, а повноцінним механізмом цифрової держави у сфері морського транспорту – системою, яка мінімізує людський фактор, знижує корупційні ризики, суттєво пришвидшує обіг документів та створює безшовну взаємодію між державою та бізнесом.

Разом з тим дослідження засвідчило, що технічні зміни будуть недостатніми без належної нормативної, організаційної та інституційної підтримки. Законодавство України в частині регулювання реєстрації суден, хоч і модернізується, все ще містить певні суперечності та норми, які дозволяють різні інтерпретації. Це призводить до правової невизначеності та інколи гальмує ефективність процедури.

Аналіз міжнародних практик дозволив сформулювати уявлення про те, як адміністративні процедури у цій сфері можуть функціонувати в ідеальній моделі. І хоча в Україні є своя специфіка, очевидно, що впровадження окремих елементів цих моделей є реальним та бажаним шляхом розвитку. Вивчення зарубіжного досвіду дозволило побачити, що ефективні адміністративні послуги – це не стільки результат великих реформ, а скільки наслідок правильної організації внутрішніх

процесів, високої культури управління, поваги до заявника та орієнтації на результат.

Дослідження також дало змогу усвідомити важливість людського фактору. Навіть найсучасніші системи та найкраще написані закони не працюватимуть ефективно, якщо персонал не буде готовий до роботи з новими інструментами, якщо не буде сформована культура сервісного підходу, а також не буде створено стимулів для професійного розвитку, навчання та вдосконалення. Тому одним із природних висновків дослідження стало те, що будь-яка модернізація має спиратися на підготовку кадрів, їх підтримку у процесі трансформації, їх залучення до вироблення нових стандартів і процедур.

Сукупність отриманих результатів дозволяє зробити важливий висновок: удосконалення системи реєстрації суден – це не лише спроба підвищити якість окремих адміністративних послуг, а й можливість створити нову модель відносин між державою і громадянином, між державою і бізнесом, між державою і міжнародними партнерами. Модель, у якій держава виступає не як контролюючий орган, а як партнер і сервісний провайдер, який забезпечує доступність, прозорість і ефективність своїх послуг.

Завершуючи дослідження, хочеться підкреслити, що створення сучасної системи адміністративних послуг у сфері реєстрації суден – це насамперед про цивілізаційний вибір. Це про те, якою Україна хоче бути: державою старої бюрократичної традиції чи державою нового цифрового типу, державою формальних процедур чи державою, в якій сервіс є філософією, державою, де процес важливіший за результат, чи державою, де кожен крок державної машини спрямований на якість, швидкість і повагу до людини. У цьому виборі визначається не лише функціональність галузі, але й загальна траєкторія розвитку нашої країни.

З огляду на викладене, результати роботи дозволяють зробити обґрунтований висновок, що реформа системи реєстрації суден у сфері морського та внутрішнього водного транспорту є актуальною. Рухаючись у цьому напрямку Україна зможе зміцнити свій транспортний потенціал, підвищити довіру громадян до держави,

покращити міжнародний авторитет та забезпечити стабільний розвиток морської галузі в умовах сучасних викликів.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

Книги

1	Один автор	Мочерний С. Економічна енциклопедія. Т.3. – Київ: Академія, 2002. – 544 с.
2	Один автор	Тимощук В. П. Адміністративна процедура та адміністративні послуги: зарубіжний досвід і пропозиції для України. – Київ: Факт, 2003. – 496 с.
3	Один автор	Тимощук В. П. Дозвільна система: теорія і практика реформування. – Київ: Центр політико-правових реформ, 2005.
4	Три автори	Васильєва О. І., Васильєва Н. В., Ігнатенко О. С. Загальні аспекти організації надання адміністративних послуг. – Київ: НАДУ, 2012. – 56 с.
5	Три автори	Дубенко С. Д., Мельниченко В. І., Плахотнюк Н. Г. Адміністративні послуги органів виконавчої влади: теоретичні підходи до вирішення практичних завдань. – Київ: НАДУ, 2008. – 44 с.
6	Три автори	Лопушинський І. П., Ключевський В. І., Момоток О. М. Публічні послуги в умовах воєнного стану. – Київ: НАДУ, 2023. – 242 с.

Законодавчі та нормативні документи

7.	Закон України «Про адміністративні послуги» від 06.09.2012 № 5203-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5203-17
8	Закон України «Про внутрішній водний транспорт» від 24.06.2020 № 1054-IX. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20

9	Закон України «Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань» від 15.05.2003 № 755-IV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/755-15
10	Закон України «Про державну службу» від 10.12.2015 № 889-VIII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/889-19
11	Закон України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності» від 06.09.2005 № 2806-IV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2806-15
12	Закон України «Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України» від 15.04.2014 № 1207-18. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1207-18
13	Закон України «Про нотаріат» від 02.09.1993 № 3425-XII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3425-12
14	Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 № 176/95-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/176/95-ВР
15	Конвенція про відкрите море від 1958 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_180
16	Конституція України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр
17	Наказ Міністерства інфраструктури України «Порядок реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України» від 11.04.2022 № 203. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0439-22
18	Постанова Кабінету Міністрів України «Положення про Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України» від 06.03.2020 № 212. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/212-2022-п

19	Постанова Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо упорядкування адміністративних послуг» від 26.08.2009 № 880. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/880-2009-п
20	Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції реформування місцевого самоврядування» від 08.04.2014 № 333-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/333-2014-р
21	Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції розвитку електронного урядування в Україні» від 30.01.2019 № 37-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/37-2019-р
22	Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції розвитку системи надання адміністративних послуг органами виконавчої влади» від 15 02.2006 № 90-р [Електронний ресурс]. URL: https://www.kmu.gov.ua
23	Указ Президента України «Про Стратегію кібербезпеки України» від 26.08.2021 № 447/2021. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/447/2021

Частини видань

24	Bondarenko S., Liganenko I., Mykytenko V. Transformation of public administration in digital conditions: world experience, prospects of Ukraine // Social Development and Security. – 2020. – Vol. 10.2. – P. 76–89.
25	Булковський Т. О. Децентралізація адміністративних послуг органів внутрішніх справ України // Інвестиції: практика та досвід. – 2013. – № 8. – С. 166–169.
26	Риженко І. М. Публічне адміністрування адміністративних послуг в Україні: правовий аналіз // Таврійський науковий вісник. Серія: Публічне управління та адміністрування. – 2022. № 3. – С. 109-115.
27	Жук Ю. М. Надання адміністративних послуг населенню: орієнтація на якість // Теорія та практика державного управління. – 2017. – № 1(56). – С. 137-145.

28	Кожина А. В. Застосування цифрових технологій в публічному управлінні інклюзивним місцевим розвитком // Вісник НАДУ. Серія «Державне управління». – 2020. – № 4(9). – С. 69-76.
29	Коліушко І. Б. Управлінські послуги – новий інститут адміністративного права // Право України. – 2001. – № 5. – С. 30–34.
30	Мерзляк А. В., Боклаг В. А., Віхорт Ю. В. Зарубіжний досвід розвитку системи електронних публічних послуг в умовах розбудови інформаційного суспільства // Держава та регіони. – 2021. – № 1(71). – С. 136–141.
31	Ніколаєнко К. В. Адміністративні послуги як різновид публічних послуг // Держава і право. – 2010. – Вип. 47. – С. 269–274.
32	Пархоменко-Куцевіл О. І. Міжнародний досвід впровадження цифровізації в систему публічної служби: досвід для України // Публічне управління та митне адміністрування. – 2023. – Спецвипуск. – С. 93–98.
33	Тимченко Л. М. Правове забезпечення діяльності надання адміністративних послуг органами державної влади та органами місцевого самоврядування в Україні // Теорія та практика державного управління. – 2014. – Вип. 2. – С. 182–190.

Електронні ресурси

34	Digital Economy and Society Index (DESI) / European Commission. URL: https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/desi
35	E-Government Development Index (EGDI) / United Nations. URL: https://publicadministration.un.org/egovkb/en-us/About/Overview/-E-GovernmentDevelopment-Index
36	Буроменський М. В. Міжнародне право: навчальний посібник. – Київ, 2006. – 336 с. URL: https://lawbook.online/pravovoe-regulirovaniemejdunarodnoe/prapor-sudna-21799.html

37	Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту України. URL: https://marad.gov.ua/
38	Духота І. Б. Правовий статус морського судна // Адміністративне право і процес. – 2013. – № 1(3). – С. 171–179. URL: http://applaw.net/index.php/journal/article/download/512/450
39	Назаров Ю. Досвід Сінгапуру та Лондона – ключ до побудови в Україні «розумних» міст // SmartCity.UA. URL: https://kievvlast.com.ua/news/opyt-singapura-i-londonaklyuch-k-postroeniyu-v-ukraine-umnyh-gorodovglava-smartcityua-yurij-nazarov
40	Нікітіна З. І. Реєстрація суден як самостійний (особливий) вид адміністративних процедур // Часопис Київського університету права. – 2014. – № 2. – С. 155–160. URL: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Chkup_2014_2_36.pdf
41	Оболенський О. Ю., Горбатюк В. І. Адміністративні послуги у сфері управління державними фінансами // Державне управління: теорія та практика. – 2013. – № 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Dutp_2013_1_18
42	Ославський М. І. Виконавча влада в Україні: організаційно-правові засади. – Київ: Знання, 2009. – 216 с. URL: https://www.ebk.net.ua/Book/dvu/oslavskyj_vvu/index.htm
43	Портал «Дія». URL: https://diia.gov.ua/
44	Публічне управління і адміністрування в Україні. – 2021. – № 24. – С. 45–52. URL: https://pag-journal.iei.od.ua/archives/2021/24-2021/6.pdf
45	Цифрові послуги у Данії // Lifeindenmark.dk – Borger.dk. URL: https://lifeindenmark.borger.dk/apps-and-digital-services/digital-services-in-denmark
46	Штучний інтелект та блокчейн у публічному секторі України // Державне управління: удосконалення та розвиток. URL: https://nauka.com.ua/index.php/dy/article/view/6143

АКТ

контролю оригінальності кваліфікаційної роботи (індивідуального завдання)

За результатами перевірки кваліфікаційної роботи (індивідуального завдання) здобувача вищої освіти

Заєць Алла Олегівна

(прізвище, ім'я, по батькові)

науковий керівник

Вітківська М.Ю.

(прізвище, ім'я, по батькові)

кваліфікаційна робота

курсова робота

курсовий проект

на тему: Удосконалення надання адміністративних послуг з реєстрації суден у сфері морського та внутрішнього водного транспорту України

у програмному забезпеченні встановлено наступні критерії унікальності тексту:

Identific

StrikePlagiarism.com

Схожість

Модифікації

11%

КП1

КП2

КЦ

Маніпуляції з текстом

Звіт перевірки на плагіат надсилається на електронну пошту та (або) додається.

Коментар адміністратора ІЦЗВП про виявлені запозичення:

Адміністратор ІЦЗВП

01 12 2015 р.

Національний університет
"Чернігівська політехніка"

**НАУКОВА
БІБЛІОТЕКА**

(підпис)

(ПІБ)

