

УДК 339.137:137.2]656.615

DOI: 10.25140/2411-5215-2019-2(18)-93-100

Олексій Габ

**КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ
В КОНТЕКСТІ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНИХ
МОРСЬКИХ ПОРТІВ**

Алексей Габ

**КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ
В КОНТЕКСТЕ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ
ОТЕЧЕСТВЕННЫХ МОРСКИХ ПОРТОВ**

Alekssei Gab

**COMPETITIVENESS OF NATIONAL ECONOMY IN THE CONTEXT
OF STRATEGIC DEVELOPMENT OF DOMESTIC SEA PORTS**

У статті розглянуто сучасний стан розвитку морських портів в Україні та вплив їх функціонування на підвищення рівня конкурентоспроможності національної економіки. Для цього було проведено ґрунтовний аналіз результатів діяльності основних морських портів. У статті також визначено базові драйвери розвитку цих суб'єктів господарювання. Проведення діагностики тенденцій їх розвитку на основі аналізу статистичної інформації дозволило виокремити основні стримуючі чинники подальшого підвищення ефективності роботи морських портів. Також у статті ідентифіковано потенційні загрози від недостатнього їхнього розвитку для зростання національної економіки й визначені інструменти активізації діяльності цих суб'єктів господарювання в Україні.

Ключові слова: національна економіка; капітальні інвестиції; державна підтримка; інноваційно-інвестиційний розвиток; система державного регулювання.

Рис.: 1. Табл.: 3. Бібл.: 15.

В статье рассмотрено современное состояние развития морских портов в Украине и влияние их функционирования на повышение уровня конкурентоспособности национальной экономики. Для этого был проведен подробный анализ результатов деятельности основных морских портов. В статье также определены базовые драйверы развития данных субъектов хозяйствования. Проведение диагностики тенденций развития этих субъектов на основе анализа статистической информации позволило выделить основные сдерживающие факторы дальнейшего повышения эффективности работы морских портов. Также в статье идентифицированы потенциальные угрозы от недостаточного развития указанных субъектов хозяйствования для роста национальной экономики и определены инструменты активизации их деятельности в Украине.

Ключевые слова: национальная экономика; капитальные инвестиции; государственная поддержка; инновационно-инвестиционное развитие; система государственного регулирования.

Рис.: 1. Табл.: 3. Библ.: 15.

Within the article, the current state of seaports development in Ukraine and the impact of their functioning on increasing the competitiveness level of the national economy is considered. For this purpose, a thorough analysis of the results of the major seaports activities is carried out. In addition, in the article, basic drivers for the development of these economic entities are identified. Trends diagnosis in their development based on the analysis of statistical information has made it possible to identify the main constraints to further improving the seaports efficiency. In addition, potential threats from their underdevelopment to the growth of the national economy are identified and tools for activating these businesses in Ukraine are determined within the article.

Keywords: national economy; capital investment; state support; innovation and investment development; state regulation system.

Fig.: 1. Table: 3. References: 15.

JEL Classification: O-10; R41

Постановка проблеми. Наявність сучасного конкурентоспроможного морського порту не лише забезпечує потреби окремих країн у перевезеннях та їх фрахтову незалежність, а є важливою складовою економічного розвитку країни та чинником прискореної інтеграції країни у світову економічну систему.

У сучасному глобалізованому світі Україна як незалежна європейська країна набуває особливого значення як морська держава, на підставі просторових та геофізичних особливостей, місця й ролі у всесвітній та регіональній системах міжнародних взаємозв'язків. Україна досягла цього статусу завдяки вагомому внеску в розвиток мореплавства та дослідження Світового океану, а також внаслідок сприятливого географічного розташування, а саме, протяжності морського узбережжя та великій площі свого водного простору.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання розвитку морських портів в Україні досліджувалися в роботах Г. Глушко, Ю. Драпайла, Г. Іванова, І. Ненно, Окремі аспекти впливу функціонування цих господарюючих суб'єктів на рівень конкурентоспроможності національної економіки розглядаються у працях І. Гришової, О. Давидюка, О. Дяченко, О. Кухарчик, М. Мальцева, О. Меркт, І. Познанської та ін.

Виділення недосліджених частин загальної проблеми. Поглиблення потребують питання проведення аналітичного оцінювання стану розвитку морських портів в Україні для виявлення та опису базових тенденцій їх функціонування з метою визначення потенціалу розвитку цих суб'єктів впливати на розвиток національної економіки.

Мета статті. Основною метою статті є проведення аналітичного дослідження стану функціонування морських портів в Україні для виявлення потенціалу їхнього впливу на підвищення рівня конкурентоспроможності національної економіки.

Виклад основного матеріалу. Для дослідження структури вантажопереробки було проаналізовано відповідні показники основних морських торговельних портів України. Основні дані для аналізу було взято з офіційних інтернет-ресурсів досліджуваних підприємств, а також ресурсу адміністрації морських портів України [14].

Аналіз вантажообігу морських портів України довів, що у 2017 р. вантажообіг підприємств морського транспорту становив 343,1 млрд ткм, або 105,8 % від обсягу 2016 р. У 2018 р. вантажообіг підприємств транспорту становив 331,7 млрд ткм, або 96,6 % від обсягу 2017 р. Підприємствами транспорту у 2017 р. перевезено 635,9 млн т вантажів, що становить 101,8 % від обсягів 2016 р. У 2018 р. перевезено 624,1 млн т вантажів, що становить 98,0 % від обсягів 2017 р. [10]. Динаміка обсягів перевезень морським транспортом України надана на рис. 1.

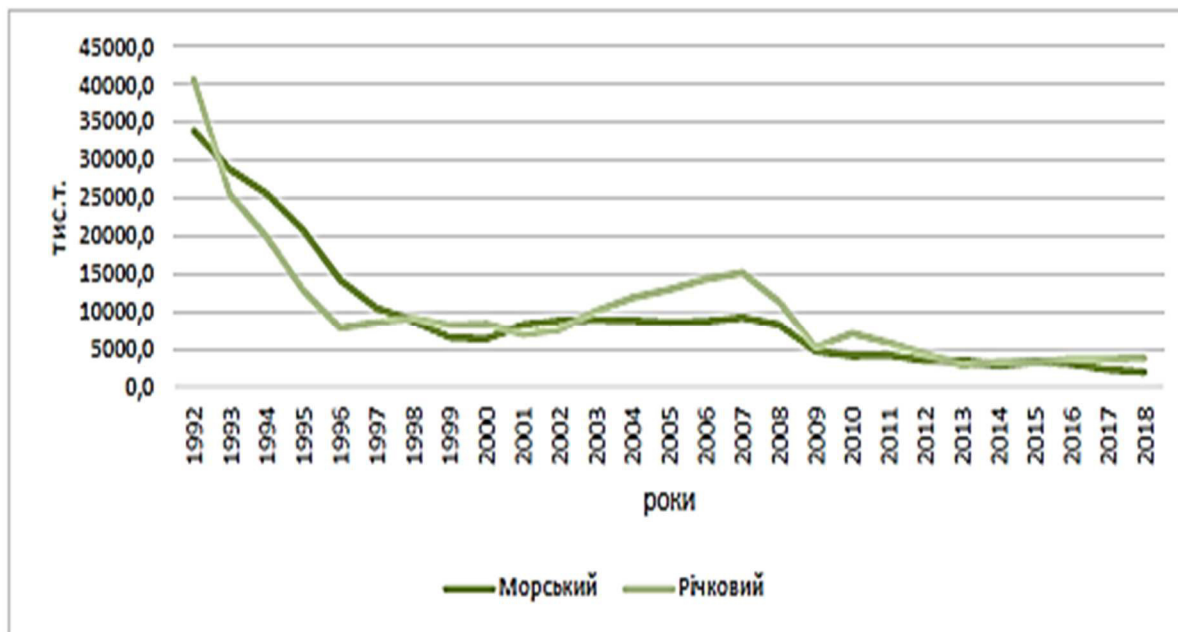


Рис. 1. Динаміка обсягів перевезень морським транспортом України

Джерело: побудовано автором на основі [11].

Важливе значення в державному управлінні розвитку морськими портами, крім обсягів обробки вантажів, відіграє структура номенклатури вантажів, що обробляються стивідорними компаніями державної та приватної форм власності в портах. Обсяг оброблених вантажів морськими портами України в 2018 році перевищив показники 2017 року на 2 %, або на 2,593 млн т. Другий рік поспіль перевалка вантажів у портах виходить у плюс після п'ятирічного періоду з 2012 по 2016 роки, коли динаміка була

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

негативною. Основною часткою перевезень є експорт товарів, який становив 73,3 %, або майже 100 млн т, що на 0,5 % перевищує обсяги експорту у 2017 році, на відміну від імпорту, відсоток якого склався на рівні 17,6 %, що становить менше ніж 5 частин у загальному обсязі перевезень. Збільшення вантажопотоку було зафіксовано за чотирма основними номенклатурами, які забезпечують 71,4 % перевалки: аграрна продукція, руда, металопродукція, контейнерні перевезення.

У 2018 році морські порти України перевалили майже 42 млн т зернових, кукурудзи та іншої сільськогосподарської продукції. Це на 1,8 %, або на 0,7 млн т більше за обсяги 2017 року. На другому місці – руда – понад 28 млн т, що на 2,2 % (майже на 600 тис. т) більше за показник 2017 року. На третьому – металопродукція – понад 18 млн т. Збільшення у порівнянні з попереднім роком становить 8,5 %, або 1,26 млн т. На четвертій позиції – контейнерні вантажі, перевалка яких становила понад 846 тис. TEU, що на 18 % більше, ніж у 2017 році. Причому основними драйверами зростання вантажообігу за підсумками минулого року стали контейнери й чорні метали, які забезпечили приріст вантажопотоку на 4,318 млн т. Зростання обсягу оброблених вантажів відбулося за рахунок збільшення перевезень групи таро-штучних вантажів (на 18,8 %), серед яких найбільшого підвищення зазнало перевезення чорних металів та контейнерів (на 1,265 та 3,052 млн т).

Найбільші втрати сталися в перевалці вугілля й будівельних вантажів, де скорочення становило 3,946 млн т. Контейнерні перевезення зростають як щодо експортних операцій, так і імпортних (на 50 та 34 % відповідно). Підвищення обсягів оброблених вантажів більшою мірою сталося за рахунок зростання вантажів, що імпортувалися в країну, які зросли на 16,5 %, або на 3,366 млн т, на відміну від експортних вантажів, збільшення обробки яких становило 0,5 %, або 517 тис. т.

Імпорт товарів через морські порти України торік збільшився на 3,3 млн т – до 23,7 млн т (+16,5 %). Понад 56 % імпорту становлять поставки руди (7,6 млн т) та вугілля (5,7 млн т). Суттєво – у 4,3 раза – збільшився імпорт коксу (485 тис. т), хімічних та мінеральних добрив – майже втричі (до 361 тис. т).

Усього за 2018 рік морські порти України обробили 11 654 судна, що на 370 одиниць (або на 3 %) менше, ніж у 2017 році. Розглянувши як змінилися обсяги перевезень вантажів загалом та по окремих групах вантажів, проаналізуємо структуру обробки вантажів морськими портами України на прикладі даних табл. 1.

Як показують дані, наведені в табл. 1, основну питому вагу в обсязі перевезень займають суховантажні сипучі вантажі, що становлять 70 % від усієї кількості оброблених вантажів. Такого суттєвого відсотка ця група вантажів досягла за рахунок перевезень хлібних продуктів, основу яких становить зерно та руди (30,61 та 20,76 % відповідно). Водночас якщо перевезення хлібних продуктів здійснюється виключно на експорт (40 % в експорті вантажів), то вугілля – виключно імпорт (24 % в імпорті оброблених вантажів). Руда, що також становить 5 частину обробки вантажів у портах України більшою мірою імпортується (32 % в імпорті оброблених вантажів) та меншою мірою експортується (18,4 % в експорті вантажів).

У структурі обробки вантажів друге місце обіймає група таро-штучних вантажів, основна питома вага в якій – чорні метали та контейнерні перевезення (11,9 та 8,1 % відповідно). До того ж якщо перші здебільшого експортуються, то контейнерні перевезення орієнтовані переважно всередину країни, адже їхня питома вага в імпорті вантажів становить майже 20 %, що є 3 показником після руди та вугілля (32,2 та 24,2 % відповідно).

Таблиця 1

Структура обробки вантажів морськими портами України за 2017-2018 роки, (%)

Показники	Всього за морськими портами		Експорт		Імпорт	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Всього вантажів, у тому числі:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1. Паливні, з них:	8,31	7,56	5,80	5,75	10,78	8,11
- нафта	0,76	0,50	0,08	0,00	4,16	2,83
- нафтопродукти	1,40	0,95	0,23	0,30	4,46	3,76
- олія	4,18	4,10	5,29	5,30	1,19	1,09
- хімічні	1,92	1,93	0,16	0,13	0,82	0,10
- інші паливні вантажі	0,05	0,08	0,03	0,001	0,15	0,33
2. Суховантажні сипучі, з них:	72,22	69,74	74,14	71,45	67,66	65,88
- вугілля	8,16	5,99	0,06	0,06	30,08	24,20
- кокс	0,25	0,37	0,18	0,00	0,54	2,04
- руда	20,72	20,76	19,80	18,42	31,79	32,24
- будівельні	4,43	3,43	4,78	2,93	4,31	5,14
- хімічні, мінеральні добрива	0,77	0,72	0,52	0,43	0,61	1,52
- хлібні	30,66	30,61	40,09	40,16	0,00	0,00
- інші сипучі вантажі	7,22	7,85	8,70	9,45	0,33	0,74
3. Товарно-штучні вантажі, з них:	19,47	22,69	20,6	22,80	21,55	26,01
- автотехніка та сільгосптехніка	0,04	0,04	0,00	0,00	0,21	0,19
- лісні вантажі	0,32	0,27	0,43	0,36	0,00	0,01
- чорні метали, зокрема:	11,18	11,90	14,30	15,19	0,12	0,28
чавун	1,72	2,31	2,31	3,01	0,00	0,00
металопрокат	7,36	7,23	9,27	8,99	0,07	0,25
брухт	0,07	0,07	0,08	0,08	0,00	0,01
інші вантажі чорних металів	2,03	2,29	2,63	3,11	0,05	0,02
- хімічні та мінеральні добрива	0,10	0,16	0,04	0,04	0,38	0,65
- промислові товари в ящиках	0,01	0,01	0,01	0,00	0,01	0,01
- продовольчі вантажі	0,20	0,14	0,18	0,05	0,45	0,61
Контейнери (тонн)	5,95	8,09	3,94	5,89	16,88	19,43
Автомобілі великовантажні (тонн)	0,91	1,35	0,62	0,86	1,50	2,73
Інші товарно-штучні вантажі	0,77	,72	0,55	0,41	1,98	2,06

Джерело [15; 11].

У 2018 році експорт та імпорт контейнерів через українські морські порти розподілися майже порівну – 47,4 та 48,8 % відповідно. Контейнерами за межі країни експортуються такі товари, як зерно, фрукти, харчові вантажі, а також металопродукція, будівельні матеріали. Імпортуються переважно обладнання, текстиль, харчові вантажі, алкоголь, пластик/ПВХ.

Результати проведеного вище аналізу стану й показників розвитку морських портів України дозволяють ідентифікувати деструктивні чинники впливу на стратегічний розвиток вітчизняних морських портів [1; 4; 9]. Забезпечення комплексного розвитку морських портів України, проголошене метою, редакція якої наведена в Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [13; 14] та передбачає здійснення на основі виявлених переваг, умов розвитку портової галузі, проблем її функціонування, викладених у згаданому документі [7; 8]. Разом з тим коло переваг і проблем морської галузі та, зокрема, функціонування морських портів може бути значно розширене завдяки систематизації й узагальненню результатів досліджень вітчизняних науковців і практиків [2; 5; 6]. Так, у Пояснювальній записці до звіту про виконання фінансового плану ДП «Адміністрація морських портів України» за 2018 рік [14; 15] відзначається, що чистий дохід за 2018 рік становив 6747 880 тис. грн, що на 1 283 768 тис. грн (або 84 %) менше, ніж плановий показник 2018 року та на 885 680 тис. грн (або на 12 %) менше за фактичний показник 2017 року.

Дані щодо структури чистого доходу морських портів України за 2017-2018 роки наведено в табл. 2.

Таблиця 2

Структура чистого доходу морських портів України за 2017-2018 роки, (тис. грн)

Показники	факт 2017 року	план 2018 року	факт 2018 року	факт 2018/план 2018, %	факт 2018/факт 2017, %
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	7 633 560	8 031 648	6 747 880	84	88
Доходи від портових зборів	5 161 601	5 392 587	4 230 310	78	82
Корабельний	2 630 258	2 788 397	2 131 224	76	81
Канальний	2 093 365	2 144 535	1 738 654	81	83
Причальний	233 780	250 352	192 723	77	82
Санітарний	193 368	198 382	156 920	79	81
Якірний	10 830	10 921	10 789	99	100
Лоцманські послуги	809 920	841 584	832 214	99	103
Послуги регулювання руху суден	267 199	284 475	271 141	95	101
Забезпечення проведення криголамних робіт	65 288	54 091	16 296	30	25
Послуга із забезпеченням доступу портового оператора до причалу	763 223	887 949	775 394	87	102
Доходи від використання причалів для переробки вантажів	9864	34 457	18 654	54	189
Послуги портофлоту	82 314	83 386	77 013	92	94
Послуги підрозділів	474 151	453 119	526 858	116	111

Джерело: [14; 15].

Невиконання доходів від портових зборів та інших спеціалізованих послуг відносно планового показника 2018 року відбулось через:

– застосування коефіцієнта 0,8 до ставок портових зборів, встановлених Порядком справляння та розмірами ставок портових зборів, затвердженим Наказом Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 року № 316, згідно з Наказом Міністерства інфраструктури України «Про зниження ставок портових зборів» від 27.12.2017 № 474, який набрав чинності з 01.01.2018 року. Фінансовий план ДП «АМПУ» на 2018 рік, затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.12.2017 № 972-р, не передбачав застосування коефіцієнта 0,8 до ставок портових зборів. Змінами до фінансового плану ДП «АМПУ» на 2018 рік, затвердженими розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.11.2018 № 991-р, передбачено корегування лише IV кварталу 2018 р., показники I-III кварталів відповідають показникам фінансового плану ДП «АМПУ» на 2018 р., затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.12.2017 № 972-р. Тобто застосування коефіцієнта 0,8 до ставок портових зборів було враховано лише у IV кварталі 2018 року [10];

– зменшення курсу іноземної валюти щодо національної. 91 % суми чистого доходу становлять доходи, ставки за якими регулюються державою та які визначені в іноземній валюті. При запланованому курсі в затвердженому фінансовому плані ДП «АМПУ» на 2018 рік у розмірі 29,3 грн/дол. США, фактично за 2018 рік курс становив 27,2 грн/дол. США;

– невиконання плану вантажообігу. Доходи від портових зборів та інших спеціалізованих послуг планувались на підставі інформації щодо вантажообігу, наданої портовими операторами, які здійснюють свою діяльність у межах морських портів. При запланованому вантажообігу в затвердженому фінансовому плані ДП «АМПУ» на 2018 рік у розмірі 144 866 тис. т, фактичний вантажообіг за 2018 рік становив 135 171 тис. т, що становить 93 %.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Також спостерігається значне зменшення за такими статтями:

– доходи від використання причалів на 15 803 тис. грн (або на 46 %) відносно планового показника 2018 року, що пояснюється зниженням перевалки зрідженого газу (ЗВГ) російського походження, що відбулося за рахунок переорієнтації вантажопотоку на порти Росії;

– доходи від послуг із забезпечення проведення криголамних робіт на 37 795 тис. грн (або на 70 %) відносно планового показника 2018 року – у зв'язку з погодними умовами льодова компанія була оголошена лише в деяких морських портах України (Білгород-Дністровська, Миколаївська, Маріупольська, Херсонська філії та філія «Октябрьськ») у I кварталі 2018 року.

Фактичний обсяг освоєних капітальних інвестицій у 2018 року становить 1 415 824 тис. грн, що дорівнює 50 % запланованих витрат звітної періоду (табл. 3).

Таблиця 3

Обсяг освоєних капітальних інвестицій морськими портами України за 2017-2018 роки, (тис. грн)

Показники	2017		2018	
	факт	план	факт	виконання, %
Капітальні інвестицій, усього, у тому числі:	1 608 204,0	2 822 949,0	1 415 824,0	50,0
капітальне будівництво	28 711,0	712 317,0	147 211,0	21,0
придбання (виготовлення) основних засобів	40 415,0	246 810,0	147 317,0	60,0
Придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів	4530,0	5784,0	8064,0	139,0
придбання (створення) нематеріальних активів	14 344,0	39 683,0	15 532,0	39,0
модернізація, модифікація (добудова, дообладнання, реконструкція) основних засобів	514 662,0	1 771 958,0	1 094 984,0	62,0
капітальний ремонт	5542,0	46 397,0	2716,0	6,0

Джерело: [10; 11].

Отже, фактичний обсяг освоєних капітальних інвестицій у 2018 року становить 1 415 824 тис. грн, що дорівнює 50 % запланованих витрат звітної періоду, зокрема: по капітальному будівництву освоєно 147 211 тис. грн, що становить 21 % річного плану витрат (Додаток А); придбання (виготовлення) основних засобів складає 147 317 тис. грн, що становить 60 % плану освоєння витрат; придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів становить 8064 тис. грн, або 139 % до планового показника (5 784 тис. грн); придбання (створення) нематеріальних активів - 15 532 тис. грн, що становить 39 % планового показника (39 683 тис. грн), внаслідок проведення процедури закупівель, а по деяких об'єктах тривають повторні торги, у зв'язку з чим виникла потреба в перенесенні витрат на 2019 рік; модернізація, модифікація (добудова, дообладнання, реконструкція) складає 1 094 984 тис. грн, що становить 62 % планового показника [3; 9].

Висновки і пропозиції. Треба зазначити, що дія окреслених негативних факторів відбувається протягом доволі тривалого періоду, оскільки локалізувати їхню деструктивну дію ще поки не вдалося. Більш того, посилення глобалізаційних, а також інтеграційні процесів синхронно з нестабільною суспільно-політичною ситуацією держави генерують нові та трансформують дію існуючих деструктивних факторів стратегічного розвитку морських портів України, що вимагає їх більш ґрунтовного дослідження та урахування в розробці адаптивної стратегії інноваційного розвитку морських портів України. Для нормального функціонування інноваційних механізмів в Україні, потрібно модернізувати та може й реструктурувати морську інфраструктуру. Найбільш ефективний спосіб реалізації подібного підходу є потужна інвестиційна та податкова підтримка, а також резуль-

тативне державне регулювання морської діяльності, форсування вдосконалення морської інфраструктури України за допомогою запровадження перспективних здобутків науково-технічного прогресу, технологічних та організаційних інновацій, сприяння сталості зовнішньоекономічних інтересів суб'єктів морської галузі України на світовій арені.

Список використаних джерел

1. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия: пер. с англ. Санкт-Петербург: Питер Ком, 1999. 416 с.
2. Гонта О. І., Дубина М. В., Пілевич Д. С. Формування комплементарної інвестиційної політики України: виклики глобалізації та вимоги економічної безпеки: монографія. Чернігів, 2013. 184 с.
3. Гришова І. Ю., Дяченко О. П. Державна інвестиційна політика розвитку морських портів України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 11. С. 97–102. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.11.97.
4. Гришова І. Ю., Дяченко О. П. Державна політика розвитку морських портів України в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 13. С. 5–11. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.13.5.
5. Дубина М. В., Пілевич Д. С. Проблеми активізації формування та залучення інвестицій у розвиток національної економіки. *Науковий Вісник: фінанси, банки, інвестиції*: науково-практичний журнал. 2014. № 1 (26). С. 94–101.
6. Дубина М. В., Пілевич Д. С. Рейтинговий аналіз дослідження інвестиційного клімату в Україні. *Науковий вісник Чернігівського державного інституту економіки та управління. Серія І, Економіка*. 2014. № 2(22). С. 54–60.
7. Мальцев М. М. Сучасний стан розвитку національного портового комплексу. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*: зб. наук. праць. 2015. Вип. 2 (12). С. 185–190.
8. Меркт О. В. Методичні засади стратегії розвитку морських торговельних портів в конкурентному середовищі: автореф. дис. ... канд. екон. наук / НАУ. Київ, 2002. 18 с.
9. Мищак І. М. Проблеми і перспективи законодавчого забезпечення інноваційного розвитку в Україні. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2018. № 6. С. 34–43. DOI: <https://doi.org/10.32886/instzak.2018.06.05>.
10. Офіційний сайт Державного підприємства «Адміністрація морських портів України». URL: <http://www.uspa.gov.ua>.
11. Офіційний сайт Державної служби статистики. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
12. Офіційний сайт Маріупольського морського торговельного порту. URL: <http://marport.net>.
13. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua>.
14. Про морські порти України: Закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI (зі змінами). *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 7. Ст. 65. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
15. Стратегія розвитку морських портів України на 25 років. Проект. URL: <http://firtukr.org/ua/home/zakonodavstvo/galuz-morskogo-transportuu/postanovi-kmu/623-strategiya-rozvitku-morskikh-portiv-ukrajini-na-25-rokiv>.

References

1. Ansoff, I. (1999). *Novaia korporativnaia strategiia [New corporate strategy]*. Sankt-Peterburh: Piter Kom [in Russian].
2. Honta, O. I., Dubyna, M. V., Pilevych, D. S. (2013). *Formuvannia komplementarnoi investytsiinoi polityky Ukrainy: vyklyky hlobalizatsii ta vymohy ekonomichnoi bezpeky [Formation of Ukraine's complementary investment policy: challenges of globalization and requirements of economic security]*. Chernihiv [in Ukrainian].
3. Hryshova, I. Yu., Diachenko, O. P. (2019). *Derzhavna investytsiina polityka rozvytku morskyykh portiv Ukrainy [State investment policy of development of marine ports of Ukraine]*. *Investytsii: praktyka ta dosvid – Investment: practice and experience*, 11, 97–102. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.11.97.
4. Hryshova, I. Yu., Diachenko, O. P. (2019). *Derzhavna polityka rozvytku morskyykh portiv Ukrainy v konteksti rozvytku mizhnarodnykh transportnykh korydoriv [State investment policy of development of marine ports of Ukraine]*. *Investytsii: praktyka ta dosvid – Investment: practice and experience*, 13, 5–11. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.13.5.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

5. Dubyna, M. V., Pilevych, D. S. (2014). Problemy aktyvizatsii formuvannia ta zaluchennia investytsii u rozvytok natsionalnoi ekonomiky [Problems on activation of the formation and attraction of investments in the national economy development]. *Naukovyi Visnyk: finansy, banky, investytsii – Scientific Bulletin: finance, banks, investments*, 1 (26), 94-101 [in Ukrainian].

6. Dubyna, M. V., Pilevych, D. S. (2014). Reitynhovyi analiz doslidszhennia investytsiinoho klimatu v Ukraini [Rating analysis of the investment climate research in Ukraine]. *Naukovyi visnyk Chernihivskoho derzhavnogo instytutu ekonomiky ta upravlinnia. Serii 1, Ekonomika – Scientific Bulletin of the Chernihiv State Institute of Economics and Management. Series 1, Economics*, 2(22), 54-60 [in Ukrainian].

7. Maltsev M. M. (2015). Suchasnyi stan rozvytku natsionalnogo portovoho kompleksu [Current state of the development of the national port complex]. *Teoretychni i praktychni aspekty ekonomiky ta intelektualnoi vlasnosti – Theoretical and practical aspects of economics and intellectual property*, 2 (12), 185-190 [in Ukrainian].

8. Merkt, O. V. (2002). *Metodychni zasady stratehii rozvytku morskyykh torhovelnnykh portiv e konkurentnomu seredovyshchu [Methodological principles of the development strategy of the merchant navy in the competitive environment]* (Candidate's thesis). NAU, Kyiv [in Ukrainian].

9. Myshchak, I. M. (2018). Problemy i perspektyvy zakonodavchoho zabezpechennia innovatsiinoho rozvytku v Ukraini [Problems and prospects concerning legislative support of the innovative development in Ukraine]. *Naukovi zapysky Instytutu zakonodavstva Verkhovnoi Rady Ukrainy – Scientific notes of the Institute of Legislation of the Verkhovna Rada of Ukraine*, 6, 34-43. DOI: <https://doi.org/10.32886/instzak.2018.06.05>.

10. Ofitsiinyi sait Derzhavnogo pidpriemstva «Administratsiia morskyykh portiv Ukrainy» [Official site of the State Enterprise «Administration of Seaports of Ukraine»]. Retrieved from <http://www.uspa.gov.ua>.

11. Ofitsiinyi sait Derzhavnoi sluzhby statystyky [Official site of the State Statistics Service]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

12. Ofitsiinyi sait Mariupolskoho morskoho torhovelnogo porty [The official site of the Mariupol Merchant Navy]. Retrieved from <http://marport.net>.

13. Ofitsiinyi sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy [Official site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine]. Retrieved from <http://mtu.gov.ua>.

14. Pro morski porty Ukrainy [On Ukrainian Sea Ports]. № 4709-VI (on October 4, 2018). Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.

15. Stratehiia rozvytku morskyykh portiv Ukrainy na 25 rokiv. Proekt [Strategy of seaports development of Ukraine for 25 years. Draft]. Retrieved from <http://ftrtkr.org/ua/home/zakonodavstvo/galuz-morskogo-transportuu/postanovi-kmu/623-strategiya-rozvitku-morskikh-portiv-ukrajini-na-25-rokiv>.

Габ Олексій Георгійович – викладач кафедри штурманії та кораблеводіння, Інститут ВМС НУ «ОМА» (вул. Градоначальницька, 20, м. Одеса, 65029, Україна).

Габ Алексей Георгиевич – преподаватель кафедры штурмании и кораблеводства, Институт ВМС НУ «ОМА» (ул. Градоначальницкая, 20, г. Одесса, 65029, Украина).

Наб Oleksii – The teacher of the Department of Navigation and Navigation at the Naval Institute of the OU «OMA» (20 Gradochnochnitska Str., 65029 Odessa, Ukraine).

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7445-5732>

E-mail: Gab_oleksii@ukr.net