

УДК 351.81:005.591.6:656.615(477)

DOI: 10.25140/2411-5215-2019-4(20)-137-146

*Олена Ніколюк, Леся Донець, Юлія Левчук***ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ
МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ***Елена Николук, Леся Донець, Юлия Левчук***ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ ИННОВАЦИОННОГО
РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ УКРАИНЫ***Olena Nikoluk, Lesia Donets, Yuliia Levchuk***STATE MANAGEMENT OF INNOVATIVE DEVELOPMENT
OF SEAPORTS OF UKRAINE**

У статті проаналізовано динаміку змін основних показників функціонування морських портів в Україні. Визначено функціонально-змістовні характеристики інституціонального забезпечення інноваційного розвитку морських портів в Україні, які ґрунтуються на критеріях регульованості й контрольованості та передбачають формування та реалізацію алгоритму активізації участі громадських інститутів у системі державного управління інноваційного розвитку морських портів України. Представлений алгоритм відображає комплементарність взаємодії органів державної влади з конкретними громадськими інститутами з обґрунтуванням пріоритетних цілей й інструментів їх впливу на інноваційний розвиток морських портів та національної економіки. Запропоновано концептуальні підходи до функціонування системи державного управління забезпечення інноваційного розвитку морських портів в Україні, які включають комплекс взаємодоповнюючих механізмів (нормативно-правовий; інституціональний; адміністративний; фінансово-інвестиційний; торговельний; зовнішньоекономічний; інноваційний; інформаційно-комунікаційний; соціально-екологічний) та етапи реалізації стратегічних заходів її удосконалення, що сприяло виокремленню інноваційних трансформацій як кінцевого етапу, орієнтованого на провідну роль морської портової галузі в національній економіці

Ключові слова: морські порти; інновації; розвиток; механізм; управління; державна політика.

Рис.: 3. Табл.: 1. Бібл.: 11.

В статье проанализирована динамика изменения основных показателей функционирования морских портов в Украине. Определены функционально-содержательные характеристики институционального обеспечения инновационного развития морских портов в Украине, которые основываются на критериях регулируемости и контролируемости и предусматривают формирование и реализацию алгоритма активизации участия общественных институтов в системе государственного управления инновационного развития морских портов Украины. Представленный алгоритм отражает комплементарность взаимодействия органов государственной власти с конкретными общественными институтами с обоснованием приоритетных целей и инструментов их влияния на инновационное развитие морских портов и национальной экономики. Предложены концептуальные подходы к функционированию системы государственного управления обеспечения инновационного развития морских портов в Украине, которые включают комплекс взаимодополняющих механизмов (нормативно-правовой; институциональный; административный; финансово-инвестиционный; торговый наружноэкономический; инновационный, информационно-коммуникационный; социально-экологический) и этапы реализации стратегических мероприятий ее совершенствования, что способствовало выделению инновационных трансформаций как конечного этапа, ориентированного на ведущую роль морской портовой отрасли в национальной экономике.

Ключевые слова: морские порты; инновации; развитие; механизм; управление; государственная политика.

Рис.: 3. Табл.: 1. Библ.: 11.

The article analyzes the dynamics of changes in the main indicators of functioning of seaports in Ukraine. Functional and content characteristics of the institutional support of innovative development of seaports in Ukraine are determined, which are based on the criteria of controllability and controllability and provide for the formation and implementation of an algorithm for activating the participation of public institutions in the system of state management of innovative development of seaports of Ukraine. The presented algorithm reflects the complementarity of the interaction of public authorities with specific public institutions with the substantiation of priority goals and instruments of their influence on the innovative development of seaports and the national economy. Conceptual approaches to the functioning of the public administration system of providing innovative development of seaports in Ukraine are proposed, which include a set of complementary mechanisms (regulatory, institutional, administrative, financial, investment, trade, foreign, economic, innovation, information and communication) and the stages of implementation of strategic measures for its refinement, which helped to highlight innovative transformations as the final stage, oriented towards and the leading role of the maritime port industry in the national economy.

Keywords: seaports; innovation; development; mechanism; management; public policy.

Fig.: 3. Table: 1. References: 11.

JEL Classification: G38; H10

Постановка проблеми. Домінанта інноваційного розвитку морських портів є магистральним напрямом економічної політики нашої держави. Необхідність розробки стратегії інноваційного розвитку морських портів на принципах системного підходу зумовлена об'єктивними причинами та є нині однією з найактуальніших проблем не тільки

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

розвитку, а й існування людства. Суперечності тенденцій розвитку глобальної морської індустрії перетворюються в найважливіший фактор конкурентної стійкості національної економіки внаслідок пріоритетного впливу на позиціонування національного виробничого комплексу в міжнародній торгівлі, що, зрештою, визначає комплексність розвитку основних галузей народного господарства. З одного боку, морські порти є певним чином сформованою матеріально-організаційною базою для раціональної реалізації різних транспортно-економічних зв'язків, з іншого – стає важливою складовою національної економіки у сфері розвитку різних інноваційних технологій та забезпечення безпеки функціонування резидентів у міжнародному поділі праці. До основоположних завдань наукового обґрунтування стратегічних напрямів інноваційного розвитку морських портів належить вибір характеру позиціонування потенціалу судноплавних компаній за критеріями адекватності конкурентних умов. У цьому аспекті виділяється досягнення транспортної незалежності стратегій, спрямованих на використання переваг міжнародного поділу праці. Тому найважливішим завданням у теоретичному та прикладному аспектах з урахуванням сучасного стану світового ринку морської торгівлі є формування стратегії, яка повинна відображати не лише пріоритетність національних інтересів, а і характер досягнення оптимальної позиції, незважаючи на визначену конкурентну й інституційну протидію так званих морських держав.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання розвитку морських портів досліджують закордонні та вітчизняні вчені, серед яких: М. Бурмистров, І. Гришова, М. Жилін, Є. Ігнатенко, С. Ільченко, М. Котлубай, І. Лапкіна, С. Мінакова, М. Примаčov, Costas Grammenos, Eva Molnar, Wojciech Suchorzewski та багатьох інших. Проблемам інноваційного розвитку морської портової галузі присвячені наукові доробки таких дослідників, як М. Антіпов, А. Вороніна, Я. Жалило, О. Ляшенко, В. Мірошко, І. Покотілов, Н. Татаренко, Т. Цабієва та інші.

Виділення недосліджених частин загальної проблеми. Попри широкий спектр напрямів дослідження особливостей інноваційного розвитку морських портів, у працях зазначених учених практично не знайшли відображення питання розробки стратегічних орієнтирів державного управління в цьому напрямі та їхній вплив на національну економіку.

Мета статті. Головною метою цієї роботи є обґрунтування науково-прикладних заasad державного управління інноваційного розвитку морських портів України в умовах глобалізації.

Виклад основного матеріалу. Україна на початку економіко-політичних трансформацій за основними параметрами належала до реальних морських держав. У складі морської індустрії значився флот різного функціонального призначення, суднобудівна та судноремонтна промисловість, торгові порти, науково-дослідні та проєктні організації та мережа морських навчальних закладів. Надалі через недооцінку ролі морських портів у загальній економічній безпеці та внаслідок частоті зміни урядів і парадигми розвитку економіки країна втратила найважливіші складові морської галузі.

Морегосподарський комплекс протягом 1991–2018 років не забезпечував транспортні потреби держави. Країна втратила можливість необхідною мірою отримувати морську ренту з видобутку сировинних, продовольчих і енергетичних ресурсів не тільки у світовому океані, а й у зоні шельфу та пріоритетного економічного використання морського простору.

Серед проблем ефективного позиціонування морського транспортного комплексу України помітно ігнорування системності розвитку і взаємодії всіх структурних підрозділів виробничої інфраструктури. Фактично протягом перших 20 років української державності формувалися втрати морської транспортної індустрії. Незважаючи на певну консолідацію на мегаекономічному рівні основних завдань і умов розвитку флоту, портів і сервісної підсистеми, в Україні інтуїтивно переважно розвивалися підприємницькі термінали.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

У цьому аспекті важливою є стратегія пріоритету обслуговування національної вантажної бази та підтримки національних перевізників у межах прийнятих стандартів і стратегій. При формуванні нової провізної здатності, будівництві або суттєвому розширенні терміналів, що діють на морських торговельних портах, крім прямих і сполучених інвестиційних потоків, виникає необхідність враховувати й інші витрати, зумовлені активізацією діяльності на ринку морської торгівлі. У будь-якому випадку головним залишається контроль відповідності ринковим ціновим обмеженням.

У системі глобальної морської торгівлі протягом тривалого історичного розвитку сформувалися два найважливіших принципи структуризації галузі. Перший заснований на чергуванні етапів еволюційно й інноваційного розвитку міжнародного поділу праці та вибору конкурентної позиції судноплавних компаній. Другий пов'язаний зі зростанням капіталомісткості та трансакційних витрат на утримання позиції в необхідності досягнення угод, які б обмежували параметри конкурентного протистояння. Таким чином сформувалися конференції і судноплавні альянси, завдяки чому забезпечується ефективна регулярність обслуговування вантажопотоків при відносно стабільних ставках фрахту [1–5].

Саме ця тенденція зумовлює підвищення ролі людського капіталу, з одного боку, і спроби скорочення витрат на його утримання – з іншого. У морській транспортній галузі з урахуванням складних умов роботи, високої одиничної капіталомісткості й системних небезпек функціональної діяльності існують чіткі інструкції щодо придбання і підвищення статусу професійної освіти. При цьому посилюється роль досвіду роботи, як умови та принципу формування кадрового потенціалу призначення на відповідну посаду. Особливо жорстко цей принцип реалізується в закордонних інституційних органах, судноплавних компаніях і в торгових портах. В Україні ж фактично за період політичного державного будівництва до управління морським транспортом і його підприємствами залучалися переважно політики. Наслідком цього є фактична втрата країною статусу повноцінної морської держави [6].

На рис. 1 представлена динаміка показника допоміжних транспортних послуг морських портів і причалів з обробки вантажів. У 2014 р. спостерігається значне падіння розмірів переробки вантажів у морських портах, що насамперед пов'язано з проведенням воєнних дій на Сході України. Так, у 2015–2017 рр. відповідні показники прийняття вантажів морськими портами мали тенденцію до скорочення, адже в Україні було втрачено багато морських портів.

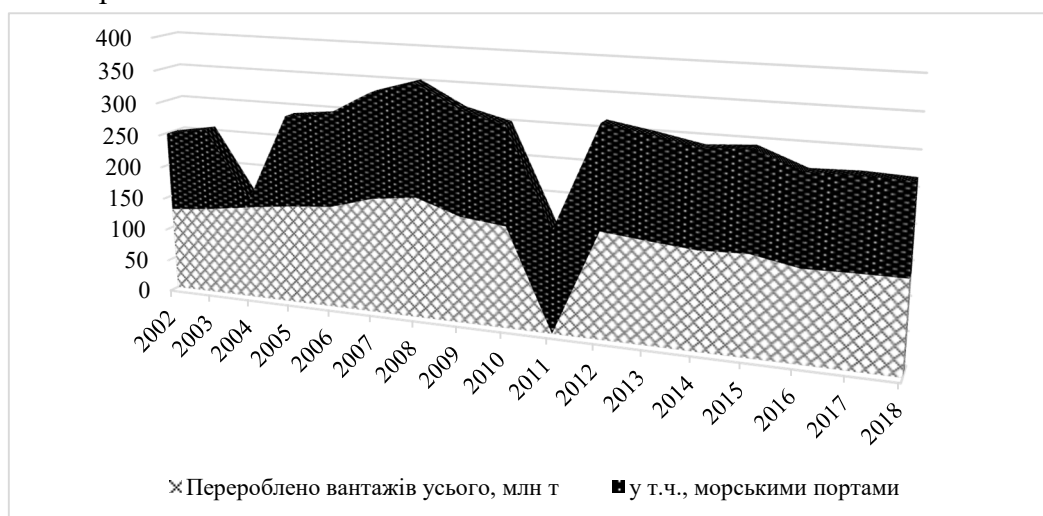


Рис. 1. Динаміка допоміжних транспортних послуг морських портів з обробки вантажів України у 2002–2018 рр.

Джерело: [7-9].

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Аналіз динаміки і параметрів щодо розвитку морських портів України дав змогу встановити, що експорт відповідних послуг морських портів у 2018 р., порівнюючи з попереднім, зменшився аж на 14,5 %, у свою чергу, імпорт залишається досить стабільним, що, безумовно, свідчить про значне погіршення результатів діяльності суб'єктів морської портової галузі (табл. 1).

Таблиця 1

Показники розвитку морської портової галузі України за 2010-2018 роки

Показник	Рік							Темп приросту, %
	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Обсяг експорту послуг через морські порти, тис. дол. США	1234311,6	1123732,6	850878,8	735935,8	661619,1	612112,3	523257,5	85,5
Обсяг імпорту послуг через морські порти, тис. дол. США	143070,3	195795,1	243651,7	191729,0	141180,7	222770,1	222986,3	100,1
Перевезення вантажів морським транспортом, млн т	4	3	3	3	3	2	2	100,00
Індекс перевезення вантажів морським транспортом (% до попереднього року)	87	99	95	117	92	74	84	113,5
Вантажооборот у морському порті, млн т км, у т. ч.:								
- закордонне	5171,6	3224,4	4072,4	3862,1	2538,7	2848,6	1822,8	64,0
- каботажне	4922,6	2984,7	3852,7	3408,4	2216,0	2375,2	1576,9	66,4
Перевезення пасажирів морським транспортом, тис. осіб, у т. ч.:								
- міжнародне	6646	6642	29	26	30	29	72	248,3
- каботажне	528	906	21	16	19	11	1	1,1
- каботажне	6118	5736	8	10	11	18	71	394,4
Якість портової інфраструктури в Глобальному індексі конкурентоспроможності								
Рейтинг	2008-2009	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Якість інфраструктури загалом	74	79	71	70	69	75	78	-
Якість портової інфраструктури	76	80	96	94	108	96	93	-

Джерело: [7-8].

Крім динамічності сегментів морської транспортної індустрії, принципову важливість зберігає проблема цінової стабільності в перевізному процесі й у суднобудуванні. Динаміка вартості суден вторинного ринку дедвейту фактично відображає стан: «ринковий підхід заснований на принципі заміщення (principle of substitution), за яким: “за об’єкт платять не більше, ніж коштує придбання замітника, що володіє еквівалентною корисністю» [9]. Однак у торговельному судноплаванні часто у формі «замінника» виступає інший розрахунковий період, в якому починається відновлення фрахтового ринку. Унаслі-

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

док цього вартість флоту, придбаного за нижчою ціною, забезпечує не тільки зростання чистого грошового потоку (NPV), але і збільшення капітальної вартості. Саме завдяки цьому Китай й Туреччина свого часу перетворилися в успішні морські держави.

На основі проведеного дослідження можна дійти висновків, пов'язаних із подальшим ефективним розвитком національного морського транспортного комплексу країни. Незважаючи на визнання ролі морської транспортної політики в системі заходів становлення країни як морської держави, в Україні через суб'єктивні причини процес її створення і реалізації не завершений. Насамперед невикористані резерви, зумовлені реальною і повномасштабною участю країни в міжнародному поділі праці та співробітництвом у сфері транспорту. Це зумовлено неадекватністю техніко-економічного рівня основних складових виробничої підсистеми країни світовому ринку. Фактично не створена єдина логістична система судноплавних компаній, торговельних портів, наземних видів транспорту, сервісного комплексу й інвестиційних підрозділів, що забезпечують нарощування транспортного потенціалу і стійкість забезпечення тимчасових критеріїв обслуговування вантажопотоків.

В умовах сучасної інтеграції економічних відносин і розширення участі в цьому процесі іноземних кредитних ресурсів зумовлюється трансформація цільової спрямованості соціально-економічного розвитку окремих галузей і зокрема морських портів. Окремі національні сегменти світової транспортної індустрії стають найважливішим фактором оптимізації рахунку поточних платежів. Тому процес виходу нових судноплавних підприємств морських держав у систему світового фрахтового ринку скрутний без використання масштабної національної морської транспортної політики.

В основі інноваційного розвитку торгового флоту провідних морських держав лежать методологічні принципи управління дисконтованими грошовими потоками. Проте прийняття ефективних інвестиційних та управлінських рішень у цих умовах вимагає точного визначення дисконтної ставки, що відбиває характер не тільки капіталізації і зміни вартості грошей у часі, але і збалансованість поточного стану фінансового ринку. Інакше формується надлишок реальних капітальних активів із падінням поточних цін та інвестиційних ресурсів [10].

Динамічність короткострокового стану одного з провідних сегментів світової економіки і торгового судноплавства зумовлює складність прийняття менеджерських і інвестиційних рішень. Ефективність інвестиційної діяльності суб'єктів ринку морської торгівлі повинна контролюватися не тільки щодо норми прибутку, але й з урахуванням результатів синергії. Слід віднести до загальної закономірності економічного зростання динамічність зміни збалансованості розвитку морської транспортної індустрії. Це стосується оптимізації темпів формування транспортного потенціалу й розширення різноманітності суден комерційного призначення [11].

Принциповою проблемою розвитку ринку морської торгівлі залишається обґрунтування системи збалансованості найважливіших підрозділів морегосподарського комплексу з урахуванням індивідуальних цілей, поставлених безліччю підприємців за критеріями стійкого фінансового стану й випереджаючого інноваційного формування виробничого потенціалу. У цьому аспекті необхідно вдосконалення методів прийняття інвестиційних рішень і контролю параметрів операторської діяльності як основного елемента морської індустрії.

Саме тому необхідним вважаємо активізацію громадськості в інституційному забезпеченні інноваційного розвитку морських портів, діяльність яких передусім передбачає проведення нагляду за реалізацією покладених функцій органів влади з метою сприяння інноваційного розвитку морських портів України. Запропоновано послідовність, яка імплементує комплементарність щодо взаємодії органів державної влади з різними громадськими інститутами на відповідних управлінських рівнях, обґрунтовуючи пріоритетні цілі й інструменти їх впливу на інноваційний розвиток морських портів (рис. 2).

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

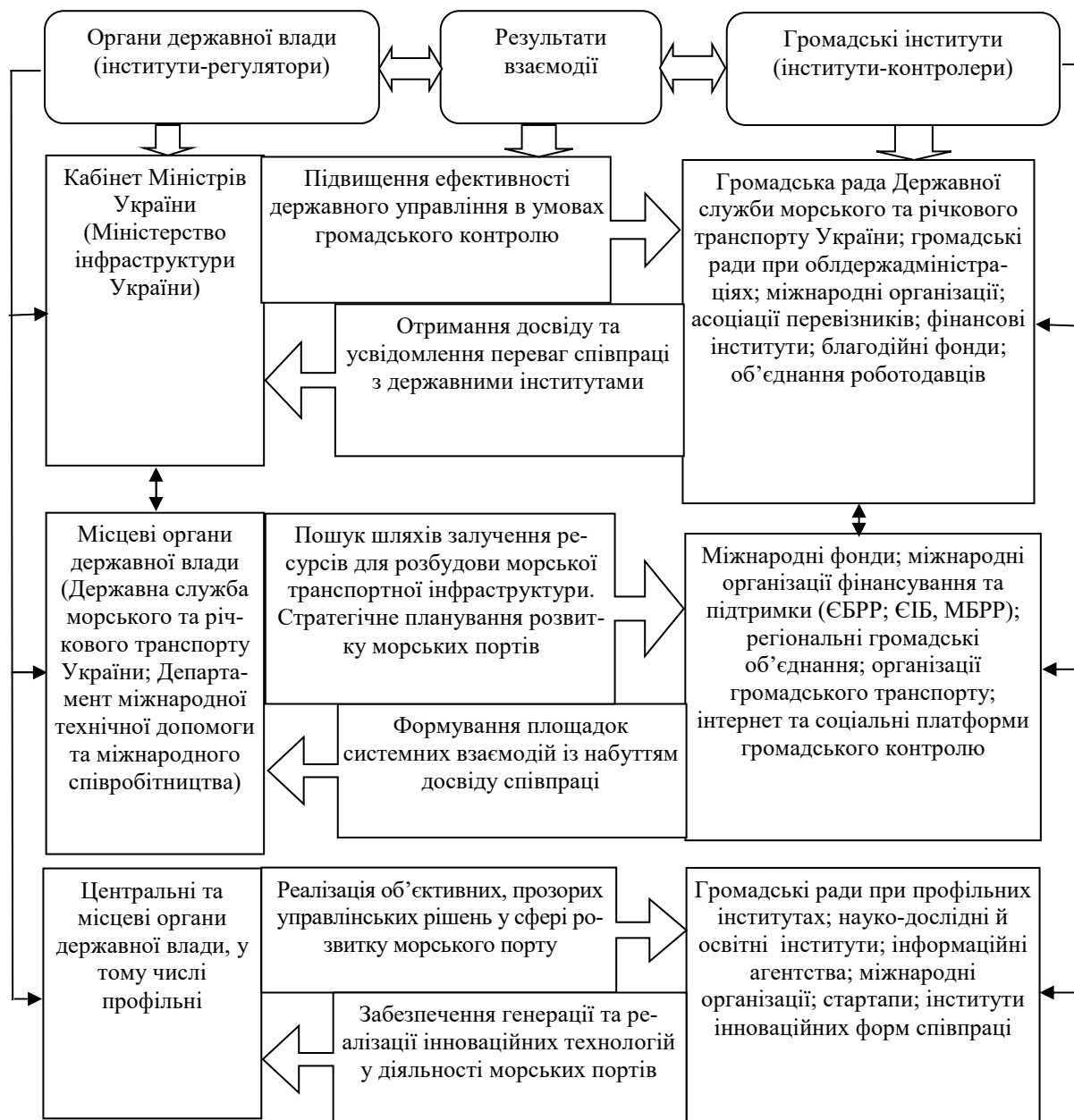


Рис. 2. Алгоритм активізації участі громадських інститутів у системі державного управління інноваційного розвитку морських портів України

Джерело: розроблено авторами.

Розвиток морських портів у системі глобального ринку морської торгівлі має ґрунтуватися на пріоритеті національних інтересів з урахуванням регуляторних принципів Міжнародної морської організації. Інтеграційні технології повинні розглядатися в аспекті оптимізації реальних результатів або формування синергії. Порушення цього правила фактично ліквідувало конкурентну позицію української суднобудівної промисловості. Функції ринку морської торгівлі, незважаючи на циклічність економічних процесів, мають досить стабільний характер. Форми ж транспортних інститутів, утворюючись із функцій управління вантажними потоками, і внаслідок впливу інноваційних процесів і конкуренції, постійно трансформуються за критеріями ефективності та надійності управління.

Цей процес вимагає розробки програми розвитку за напрямками:

- реалізації принципу своєчасності переміщення товарних ресурсів через сукупність митних просторів;

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

- згладжування негативних впливів комплексу ризиків;
- забезпечення логістичних відносин, що сприяють раціоналізації використання оборотного капіталу вантажовласників;
- забезпечення інтеграційних процесів і розподілу товарних і грошових потоків між операторами фрахтового ринку;
- інформаційне забезпечення, що дозволяє реалізувати принцип координації різновідомчих економічних структур в інтермодальних повідомленнях;
- формування або вибір системи стимулювання процесів, що забезпечують досягнення збалансованості структурних підрозділів морської транспортної індустрії.

Пропонуємо ключові концептуальні умови для забезпечення ефективності державного впливу на морські порти з метою врегулювання питань його інноваційного розвитку, насамперед: врахування дії відповідних ринкових механізмів; стратегічність використання; функціональна децентралізація тощо. Саме це сприяло обґрунтуванню конститутивних етапів вдосконалення державного управління розвитку морських портів в Україні (рис. 3).



Рис. 3. Етапи вдосконалення державного управління інноваційного розвитку морських портів в Україні

Джерело: розроблено авторами.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Тому особливої актуальності набуває система державного управління розвитку морських портів в Україні, яка представляється через сукупність взаємопов'язаних механізмів, а саме: законодавчий (стратегії, концепції, програми, стандарти), інституціональний (державна політика, соціальна взаємодія, підтримка різних форм самоорганізації (кластеризація, формування бізнес-інкубаторів, стартапів), впровадження форм державно-приватного партнерства), управлінський (стандартизація, ліцензування, сертифікація, квотування, цінові обмеження, санкції, вимоги, угоди тощо), фінансовий (бюджетні асигнування, субсидювання, фонди розвитку та позабюджетного фінансування, пільги, страхування, інвестиційне стимулювання), зовнішньоекономічний (міжнародні послуги і матеріально-технічне забезпечення, експорт та імпорт портових послуг, перетин портової зони), торговельний (ринкові зміни, антимонопольні заходи, розвиток мультимодальних перевезень, залучення суміжних галузей), інноваційний (генерація інновацій, науково-дослідна та дослідно-конструкторська діяльність тощо), інформаційно-аналітичний (моніторинг, оцінювання, звітність, програмне забезпечення, різні інформаційні технології тощо), екологічний (відповідальність бізнесу, екологічна культура, соціальна та безпеки тощо).

Висновки і пропозиції. За результатами проведеного аналізу сучасних тенденцій у сфері розвитку морських портів в Україні, визначено системну кризу в досліджуваній галузі, характерними властивостями якої є: значне порушення міжгалузевих зв'язків і пропорцій, стрімка структурна деформація, відповідна технологічна деградація, не обґрунтованість економічно перспективного інноваційного розвитку та ін. Досліджено інституціональний базис забезпечення інноваційного розвитку морських портів в Україні, зосереджуючи основну увагу на регуляторних та контролюючих інститутах. Визначена необхідність та перспективність участі різних громадських інститутів у процесі державного управління інноваційного розвитку морських портів України. Представлено відповідний алгоритм, який представляє комплементарність визначеної взаємодії органів державної влади (відповідних центральних, місцевих органів влади, органів місцевого самоврядування) із громадськими інститутами цим самим визначаючи стратегічні напрями їх впливу. Результатом такої взаємодії для органів влади є реалізація досить прозорих управлінських рішень, а отже, для інститутів громадськості це активізація процесів впровадження різних інноваційних технологій у морській портовій галузі, що є важливою умовою для забезпечення інноваційного розвитку. Здійснено систематизацію складових системи державного управління інноваційного розвитку морських портів. Представлена послідовність реалізації структурно-функціональних дій з метою удосконалення державного управління інноваційного розвитку морських портів в Україні (інституціональне, фінансово-інвестиційне, інформаційне, нормативно-правове, економічне та інноваційне удосконалення).

Список використаних джерел

1. Гришова І. Ю., Дяченко О. П. Аналітичне забезпечення державної політики розвитку морських портів України. *Менеджер. Бюлетень Донецького державного університету менеджменту*. 2019. Т. 82, № 1. С. 5–16.
2. 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.
3. Жилін М. Дослідження сучасного стану морських торгових портів України. *Економічні інновації*. 2015. Вип. 60 (1). С. 111–120.
4. Ігнатенко Є. В Територіальна організація та сучасний стан портового господарства України. *Геополітика і екогеодинаміка регіонів*. Симферополь, 2014. Вип. 2, Т. 10. С. 553–559.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

5. Ільченко С. В. Організаційно-економічні основи інституціонального реформування морських портів: автореф. дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.04 / Одеський національний морський університет. Одеса, 2007. 20 с.
6. Мірошко В. М. Стратегічне планування економічного розвитку вантажних портів України: автореф. дис. канд. екон. наук: спец. 08.00.03 / НАН України. Ін-т регіон. дослідж. Львів, 2007. 20 с.
7. Переробка вантажів в морських портах України. Підсумки 2018 року. URL: <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/showact/5.html>.
8. Підсумки вантажоперевалки за 2018 рік. URL: <http://www.uspa.gov.ua/ua/glavnaya/339-ukrainskij/verkhne-menyu/pres-tsentr/analitika/analitika-2016/15079-itogi-gruzoperevalki-za-2016-god-v-morskikh-portakh-ukrainy>.
9. Покотілов І. П. Моделі та механізми управління проектами морських транспортних перевезень: автореф. дис. ... канд. техн. наук: спец. 05.13.22 / Нац. ун-т кораблебудування ім. адмірала Макарова. Миколаїв, 2012. 21 с.
10. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>.
11. Цабієва Т. О. Забезпечення сталого функціонування і розвитку морських портів України: автореф. дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.07.04 / Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень. Одеса, 2005. 21 с.

References

1. Hryshova, I. Yu., Diachenko, O. P. (2019). Analytychne zabezpechennia derzhavnoi polityky rozvytku morskyykh portiv Ukrainy [Analytical support of the state policy of development of seaports of Ukraine]. *Menedzher. Biuletyn Donetskoho derzhavnoho universytetu menedzhmentu – Manager. Bulletin of Donetsk State University of Management*, 82 (1), 5–16 [in Ukrainian].
2. Hryshova, I. Yu., Diachenko, O. P. (2019). Derzhavna polityka rozvytku morskyykh portiv Ukrainy v konteksti rozvytku mizhnarodnykh transportnykh korydoriv [State policy of development of seaports of Ukraine in the context of development of international transport corridors]. *Investytsii: praktyka ta dosvid – Investment: practice and experience*, 3, 5–11. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.13.5.
3. Zhilin, M. (2015). Doslidzhennia suchasnoho stanu morskyykh torhovykh portiv Ukrainy [Research the current state of commercial seaports in Ukraine]. *Ekonomichni innovatsii – Economic innovation*, 60 (1), 111–120 [in Ukrainian].
4. Ignatenko, Ye. V. (2014). Terytorialna orhanizatsiia ta suchasnyi stan portovoho hospodarstva Ukrainy [Territorial organization and present state port economy of Ukraine]. *Geopolitika i ekogeodinamika regionov – Geopolitics and Ecogeodynamics of Regions*, 2, 553–559 [in Ukrainian].
5. Ilchenko, S. V. (2007). *Orhanizatsiino-ekonomichni osnovy instytutsionalnoho reformuvannia morskyykh portiv [Organizational-economic bases of institutional reform seaports]*. (Candidate's thesis). Odesa National Maritime University, Odesa [in Ukrainian].
6. Miroshko, V. N. (2007). *Stratehichne planuvannia ekonomichnoho rozvytku vantazhnykh portiv Ukrainy [Strategic Planning the Economic Development of Cargo Ports of Ukraine]*. (Candidate's thesis). Institute of Regional Research named after M. I. Dolishniy of the NAS of Ukraine, Lviv [in Ukrainian].
7. *Pererobka vantazhiv v morskyykh portakh Ukrainy. Pidsumky 2018 roku [Cargo processing in the seaports of Ukraine. Results of 2018]*. Retrieved from <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/showact/5.html>.
8. *Pidsumky vantazhoperevalky za 2018 rik [Summary of the cargo transfer for 2018]*. Retrieved from <http://www.uspa.gov.ua/ua/glavnaya/339-ukrainskij/verkhne-menyu/pres-tsentr/analitika/analitika-2016/15079-itogi-gruzoperevalki-za-2016-god-v-morskikh-portakh-ukrainy>.
9. Pokotilov, I. P. (2012). *Modeli ta mekhanizmy upravlinnia proektamy morskyykh transportnykh perevezhen [Models and mechanisms of management of maritime transportations projects]*. (Candidate's thesis). Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Mykolaiv [in Ukrainian].
10. Pro zatverdzhennia Stratehii rozvytku morsk'kykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku [On approval of the Strategy for the development of seaports of Ukraine for the period up to 2038]. Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

11. Tsabieva, T. O. (2005). *Zabezpechennia staloho funktsionuvannia i rozvytku morskyykh portiv Ukrainy [Ensuring Persistent Functioning and Development of Seaports of Ukraine]*. (Candidate's thesis). The Institute of the Problems of Market and Economic and Ecological Researches, NAS of Ukraine, Odessa [in Ukrainian].

Ніколюк Олена Володимирівна – доктор економічних наук, доцент, професор кафедри менеджменту і логістики, Одеська національна академія харчових технологій (вул. Канатна, 112, м. Одеса, 65039, Україна).

Ніколюк Елена Владимировна – доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры менеджмента и логистики, Одесская национальная академия пищевых технологий (ул. Канатная, 112, г. Одесса, 65039, Украина).

Nikoliuk Olena – Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Professor Department of Management and Logistics, Odessa National Academy of Food Technologies (112 Kanatna St., 65039 Odessa, Ukraine).

E-mail: alenavn11@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-1665-0361>

Донець Леся Яківна – кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри маркетингу, підприємництва і торгівлі Одеської національної академії харчових технологій (вул. Канатна, 112, м. Одеса, 65039, Україна).

Донець Леся Яковлевна – кандидат технических наук, доцент, доцент кафедры маркетинга, предпринимательства и торговли, Одесская национальная академия пищевых технологий (ул. Канатная, 112, г. Одесса, 65039, Украина).

Donets Lesia – PhD in Technical Sciences, Associate Professor, Associate Professor marketing, entrepreneurship and trade, Odessa National Academy of Food Technologies (112 Kanatna St., Odessa, 65039, Ukraine).

E-mail: lesia.donets1981@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-6113-3702>

Левчук Юлія Сергіївна – старший викладач кафедри менеджменту і логістики, Одеська національна академія харчових технологій (вул. Канатна, 112, м. Одеса, 65039, Україна).

Левчук Юлия Сергеевна – старший преподаватель кафедры менеджмента и логистики, Одесская национальная академия пищевых технологий (ул. Канатная, 112, г. Одесса, 65039, Украина).

Levchuk Yuliia – Senior Lecturer of the Department of Management and Logistics, Odessa National Academy of Food Technologies (112 Kanatna St., Odessa, 65039, Ukraine).

E-mail: yulyalevchuk.yl@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-7417-2866>