

**Марина Вікторівна БАБАЧЕНКО**

кандидат економічних наук, доцент кафедри «Менеджмент та економіка морського транспорту», Національний університет «Одеська морська академія»  
ORCID ID: 0000-0002-4849-3946

**Ірина Анатолівна ГОЛУБКОВА**

доктор економічних наук, доцент, завідувач кафедри економічної теорії та підприємництва на морському транспорті,  
Національний університет «Одеська морська академія»  
ORCID ID: 0000-0002-9931-8291

**Анастасія Федорівна ЯВОРСЬКА**

кандидат економічних наук, доцент кафедри економічної теорії та підприємництва на морському транспорті, Національний університет «Одеська морська академія»  
ORCID ID: 0000-0002-4515-4471

**Наталія Степанівна ЛИСЕНКО**

кандидат економічних наук, доцент, доцент «Менеджмент та економіка морського транспорту», Національний університет «Одеська морська академія»  
ORCID ID: 0000-0001-9375-4693

**Інга Сергіївна КУЧЕР**

старший викладач кафедри «Менеджмент та економіка морського транспорту»,  
Національний університет «Одеська морська академія»  
ORCID ID: 0000-0002-1833-6632

**УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ЕЛЕМЕНТАМИ МОРСЬКОЇ ІНДУСТРІЇ У КОНТЕКСТІ СВІТОВИХ ТРЕНДІВ**

Бабаченко М. В., Голубкова І. А., Яворська А. Ф., Лисенко Н. С., Кучер І. С. Управління розвитком елементами морської індустрії у контексті світових трендів. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2022. Том 7. № 2. С. 314 – 322.

**Анотація**

*У статті представлено результати дослідження системи елементів системи морської індустрії України. Досліджено сучасний стан розвитку морської торгівлі як ключового елементу вітчизняного морегосподарського комплексу. Проаналізовано показники діяльності морського транспорту України, динаміку та структуру вантажопотоків, сучасні умови розвитку вітчизняної морської індустрії. Проведена оцінка економічного потенціалу морських портів, стану ділової активності найбільших стивідорних компаній України. Дослідження показали, що обсяг морських вантажопотоків значно поступається за масштабами автомобільному та залізничному транспорту. Незначним залишається й обсяг інвестицій, що спрямовуються у галузь. Досліджено основні тенденції розвитку світової морської індустрії, визначено ключові напрями розвитку морської торгівлі країн ЄС на найближчій період, досліджено систему пріоритетів і ключових вимог функціонування морського господарства європейських країн з урахуванням світових конкурентних викликів. Серед основних з них сьогодні постають: пріоритети і цілі сталого розвитку: ліквідація розриву можливостей доступу регіонів до мереж транспортних систем, збереження біорізноманіття морських ресурсів, запобігання кліматичним змінам, цифровізація управління морською індустрією, максимально ефективного використання потужностей морських портів-хабів. Обґрунтовано перспективні напрями подальшого розвитку морської індустрії України у контексті основних трендів, що мають місце у світовій системі морських економічних зон. Дослідження показали, що реалізація потенціалу морської індустрії України можлива за рахунок більш активної інтеграції у європейський морський простір та врахування стратегічних пріоритетів подальшого розвитку країн ЄС. Визначено, що подальше управління морською індустрією України має враховувати національні інтереси*

© Марина Вікторівна Бабаченко, Ірина Анатолівна Голубкова, Анастасія Федорівна Яворська, Наталія Степанівна Лисенко, Інга Сергіївна Кучер, 2022

---

та глобальні світові тенденції, серед останніх ключовими є: використання нанотехнологій, суднобудівництво з двигунами на СПГ та водородних паливних елементах, технології використання інтернет-речей, штучного інтелекту при управлінні портовими хабами, використання безпілотних вантажних суден, цифровізація системи морського адміністрування.

**Ключові слова:** морегосподарський комплекс, морська індустрія, морський транспорт, управління, розвиток, стивідорні компанії, морські порти.

**Maryna BABACHENKO**

PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Management and economics of maritime transport, National University «Odessa Maritime Academy»

**Iryna GOLUBKOVA**

Doctor in Economics, Associate Professor, Head of the Department of Economic Theory and Entrepreneurship at the Maritime Transport, National University «Odessa Maritime Academy»

**Anastasiia YAVORSKA**

PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Economic Theory and Entrepreneurship in Maritime Transport, National University «Odessa Maritime Academy»

**Nataliia S. LYSENKO**

PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Management and economics of maritime transport, National University «Odessa Maritime Academy»

**Inha S. KUCHER**

Senior Lecturer of the Department of Management and economics of maritime transport National University «Odessa Maritime Academy»

**MANAGEMENT OF THE DEVELOPMENT OF THE MARINE INDUSTRY ELEMENTS IN THE CONTEXT OF GLOBAL TRENDS**

Babachenko M., Golubkova I., Anastasiia Y., Lysenko N. S., Kucher I. S. Management of the development of the marine industry elements in the context of global trends. *Ukrainian Journal of Applied Economics and Technology*. 2022. Volume 7. № 2, pp. 314 – 322.

**Abstract**

*The article presents the results of the study of the system elements of the maritime industry in Ukraine. The current state of development of maritime trade, as a key element of the domestic maritime complex, is studied. The indicators of maritime transport in Ukraine, the dynamics and structure of cargo flows, modern conditions of the development of the domestic maritime industry are analyzed. The assessment of the economic potential of seaports, the state of business activity of the largest stevedoring companies of Ukraine was carried out. Studies have shown that the volume of sea cargo flows is significantly inferior to road and rail transport in terms of scale. The volume of investments directed into the industry remains insignificant. The main trends in the development of the world maritime industry were studied, the key directions of the development of maritime trade of the EU countries for the near future were determined, the system of priorities and key requirements for the functioning of the maritime economy of European countries was studied, taking into account global competitive challenges. Among the main ones today are the following: priorities and goals of sustainable development: elimination of the gap in regional access to transport system networks, preservation of biodiversity of marine resources, prevention of climate change, digitization of maritime industry management, maximum effective use of the capacities of seaport-hubs. The prospective directions of the further development of the maritime industry in Ukraine in the context of the main trends taking place in the world system of maritime economic zones are substantiated. Studies have shown that the realization of the potential of the maritime industry in Ukraine is possible due to more active integration into the European maritime space and taking into account the strategic priorities of the further development of the EU countries. It was determined that the further management of the maritime industry in Ukraine should take into account national interests and global world trends, among the latter the key ones are: the use of nanotechnology, shipbuilding with LNG and hydrogen fuel cell engines, technologies for the use of Internet of Things, artificial intelligence in the management of port hubs, use of unmanned cargo vessels, digitalization of the maritime administration system.*

**Keywords:** maritime complex, maritime industry, maritime transport, management, development, stevedoring companies, sea ports.

### **Вступ**

Україна має виключно вигідне просторово-географічне розташування, яке дозволяє використовувати стратегічні переваги морського сполучення та морських логістичних систем. Серед країн Азовсько-Чорноморського басейну Україна має найбільшу довжину морського узбережжя та близько 72 тис. км<sup>2</sup> морської економічної зони. Наявність таких ресурсів постає передумовою активного розвитку зовнішньоторговельних економічних відносин, у яких морські вантажні перевезення мають істотний потенціал розвитку. Неодмінною умовою реалізації конкурентних переваг морського господарського комплексу України постає формування ефективної та оптимальної з точки зору управління системи елементів морської індустрії.

Питанню підвищення ефективності розвитку морського господарства як одного з найбільш перспективних секторів національної економіки приділялася значна увага з боку відомих вітчизняних вчених, серед яких потужний вклад у розвиток теоретико-методичного та практичного базису зробили: Білоусов М., Гришина Л., Карась П., Корнієнко О., Кошара К., Ніценко В., Савіна Г., Філіпішина Л., Шинкаренко Т. та ін. Разом з тим, високий ступінь динамічності та волатильності факторів бізнес-середовища, у яких сьогодні розвиваються галузі морської індустрії України, потребують проведення подальших наукових досліджень у даному контексті.

### **Формулювання цілей статті**

Метою статті є дослідження сучасного стану розвитку основних елементів національної морської індустрії та обґрунтування пріоритетних напрямів її подальшого управління з урахуванням світових трендів.

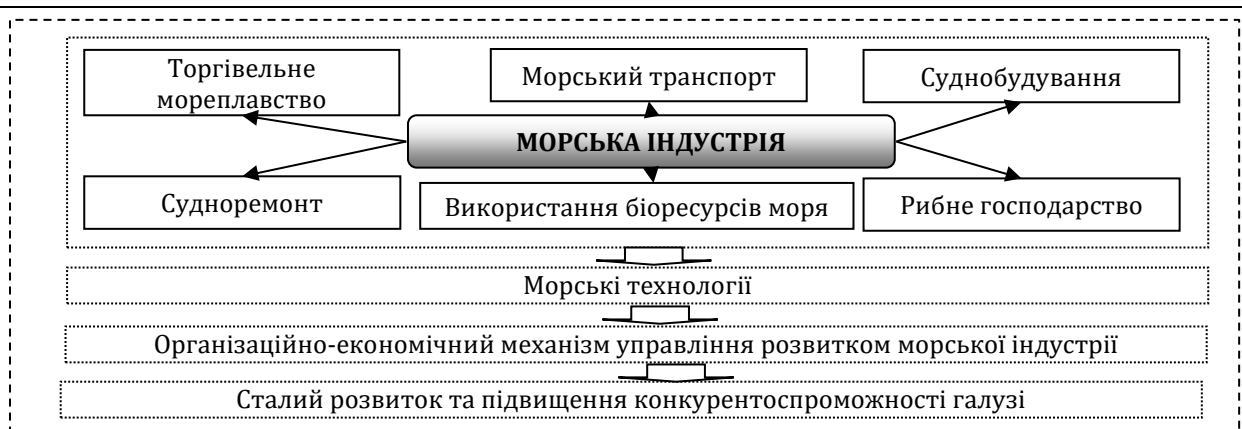
### **Виклад основного матеріалу**

Морегосподарський комплекс України є одним з найбільш перспективних з позицій здобуття стратегічних конкурентних переваг національної економіки на світовому ринку. Географічно Чорне море зв'язує південний регіон між Східною Європою, Росією, Туреччиною та Кавказом. Україна, яка має найбільшу довжину морського побережжя, має всі передумови для того, щоб бути центром торговельно-економічного розвитку даного регіону. Країна вже є учасником міжнаціональних проектів розвитку річної та морської інфраструктури («Водний шлях 40», програма сталого розвитку Дністра та ін.). Сталий та потужний морський комплекс має всі передумови стати логістичним центром системи річного та морського транспорту у Чорноморському регіоні.

Структурно до складу морегосподарського комплексу входять наступні складові: порти, флотське господарство, суднобудівельні та судноремонтні заводи, судноплавні компанії, сукупність інфраструктурних об'єктів. Відповідно до морської доктрини України, що прийнята і діє на період до 2035 року, морегосподарський комплекс – територіальне об'єднання об'єктів морської індустрії [1]. До основних компонентів системи морської індустрії країни входять наступні (рис. 1).

Україна має 18 морських портів, з яких 13 розташовані на континентальній частині. З них найбільші за обсягами вантажоперевезень були порти м. Одеса, Миколаїв, Південний, Чорноморськ (обслуговування до 88% загального обсягу вантажообігу). Крім того, у сферу надання морських послуг входили обслуговування морських контейнерних ліній, пасажироперевезень, складське господарство, обслуговування паромних мереж. У теперішній час, розвиток морської індустрії постає перспективним джерелом створення додаткової цінності та дієвим фактором економічного зростання регіону.

У зарубіжних дослідженнях доведений прямий позитивний вплив розвитку портів та інших об'єктів морської індустрії на темпи приросту регіонального продукту та соціально-економічний розвиток приморських регіонів [2, с. 334].



**Рис. 1. Елементи системи управління морською індустрією**

*Джерело: авторська розробка*

Збільшення вхідних інвестиційних потоків у транспортну інфраструктуру як ключовий об'єкт морської індустрії призводить до зростання обсягів вантажоперевезень, створення додаткових робочих місць і розвитку технологій. Дослідження аналітиків зарубіжних країн свідчать, що кожен мільйон чистої пропускної спроможності морського порту додатково створює 500-600 робочих місць у регіоні, а збільшення пропускної спроможності морських портів на 1% може збільшити ріст ВВП на душу населення на 7,6% [3, с. 44]. В Україні на теперішній час обсяг вхідних інвестиційних потоків у морський комплекс залишається незначним, хоча і характеризується динамікою нарощування (табл. 1).

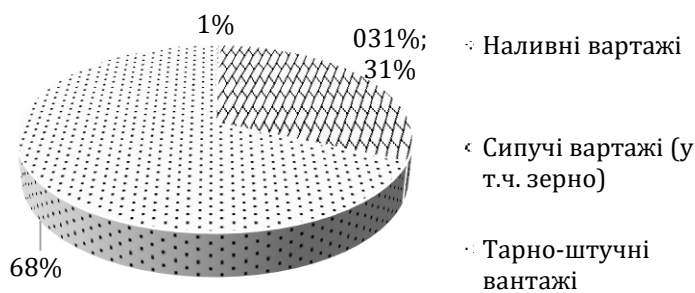
**Таблиця 1. Показники розвитку морського транспорту України**

| Показники   | 2015 р. | 2016 р. | 2018 р. | 2020 р. | 2021р. |
|---|---------|---------|---------|---------|--------|
| Капітальні інвестиції у вантажний морський транспорт, млн грн | 18,7    | 48,4    | 17,8    | 304,0   | -      |
| Частка капітальних інвестицій галузі, %                       | 0,01    | 0,01    | 0,01    | 0,05    | -      |
| Кількість середньорічних працівників, тис осіб                | 4,3     | 4,2     | 3,8     | 3,9     | 3,7    |
| Обсяг перевезених вантажів, тис. т                            | 3292    | 3033    | 1892    | 1812    | 1852   |
| Вантажообіг, млрд ткм   | 3,9     | 2,5     | 1,8     | 1,5     | 1,6    |
| Експорт-імпорт транспортних послуг, млн дол. США              | 191,7   | 141,2   | 222,9   | 309,9   | 616,8  |

*Джерело: складено автором за [4,5]*

Як свідчать дослідження, переважне значення для національної економіки продовжують мати автомобільні та залізничні вантажопотоки. Частка вантажів, перевезених морським транспортом України, залишається незначною, проте за останні роки вона збільшується та відбувається нарощення вартості експортно-імпортних морських транспортних вантажопотоків. Як свідчать дані Державної служби статистики України, у загальному потоці вантажоперевезень, які були забезпечені морським транспортом України за кордон, основну питому вагу займають тарно-штучні вантажі, які були представлені чорними металами, металопродуктом, чавуном (рис. 2). З огляду на структуру та вартість зовнішніх вантажопотоків можна зазначити, що незважаючи на виключну роль аграрного сектору та зростання її значення у 2022 р., Україна зберігає статус індустріальної країни, що є неодмінною характеристикою всіх без винятку розвинутих економік світу.

За перше півріччя 2022 року вантажообіг морських портів України склав понад 15 млн тон (табл. 2). Як свідчать дані досліджень, найбільшим економічним потенціалом серед всіх морських портів України визначаються: морський порт «Південний», Миколаївський морський порт, морський торговельний порт «Чорноморськ», Одеський морський торговельний порт. У 2020 р. серед лідерів стивідорних компанії традиційно виявилась компанія ТИС (Трансінвест-сервіс), яка забезпечила обсяг вантажоперевезень у розмірі 36,6 млн тон, або кожену четверту тонову одиницю вантажопотоку, який проходив через порти України. На другому місці у національному



**Рис. 2. Структура вантажопотоків, забезпечених морським транспортом України, 2021 р., %**

*Джерело: складено автором за [6, 7]*

суднохідну стивідорну компанію ДССК, (локація компаній – Миколаївський морський порт), Іллічівський зерновий термінал, «Рисоіл Термінал», «Транссервіс» (морський порт «Чорноморськ»), зерновий термінал «Грінтур-Екс» (локація компаній – Миколаївський морський порт), «Neptune» (локація – морський порт «Південний»), «Укрелеваторпром», «Бруклін-Київ», «Олімпекс Купе Інтернешинл» (локація – Одеський морський порт), «Євровнешторг» (локація – порт «Ольвія»), Миколаївський перевантажувальний зерновий термінал.

**Таблиця 2. Характеристика розміру економічного потенціалу морських портів України, січень 2022 р.**

| Морські порти                                 | Економічні характеристики      |                    |                              |                                |
|---|--------------------------------|--------------------|------------------------------|--------------------------------|
|   | Кількість стивідорних компаній | Кількість причалів | Довжина причальної лінії, км | Обсяг вантажопотоків, тис. тон |
| ДП «Бердянський морський торговельний порт»   | 5                              | 9                  | 1,8                          | 136,9                          |
| ТОВ «Херсонський морський порт»               | 4                              | 10                 | 1,6                          | 196,2                          |
| ДП «Ренійський морський торговельний порт»    | 12                             | 39                 | 3,9                          | 217,8                          |
| ДП «Маріупольський морський порт»             | 5                              | 22                 | 3,2                          | 489,9                          |
| Спеціалізований морський порт «Ольвія»        | 3                              | 7                  | 1,5                          | 170,2                          |
| ДП «Одеський морський торговельний порт»      | 18                             | 54                 | 9                            | 1869,5                         |
| ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ»  | 13                             | 29                 | 6                            | 2710,0                         |
| ДП «Миколаївський морський торговельний порт» | 12                             | 37                 | 3,8                          | 3200,0                         |
| Морський торговий порт «Південний»            | 14                             | 3                  | 5,9                          | 5105,0                         |

*Джерело: складено автором за [7]*

У загальному обсязі вантажопотоків надзвичай важливе місце у портовій торгівлі та логістиці займає торгівля зерновою продукцією. За даними вітчизняних експертів у 2022 р. Україна майже відновила докризовий рівень зернопотоків. У цілому, основними зерновими хабами серед національних морських портів постають: морський порт «Чорноморський» із часткою транспортування зерна 25,2% від загального обсягу по Україні, Миколаївський морський порт (28%), морський порт «Південний» (19,1%), Одеський морський порт (13,7%), спеціалізований морський порт «Ольвія» (3,9%). У сукупності ці морські порти забезпечують перевалку 93% всієї зернової продукції України [9].

Разом з тим, маючи потужний економічний потенціал, розвиток морської індустрії національного господарського комплексу супроводжується певними інституційними проблемами, до яких, зокрема, можна віднести порядок та час документального оформлення вантажопотоків, складні та не досить зручні процедури звітності, вартість оформлення експортно-імпортних операцій [10]. За даними глобального індикатора Doing Business 2020 (після 2020 р. відповідні дослідження не проводились) Україна посіла 64 місце, покращивши свої позиції у світовому рейтингу на 7 пунктів. Слабкими місцями національної економіки постало податкове адміністрування, доступ до кредитних ресурсів та недосконалість механізмів виконання контрактних зобов'язань [11]. Напрямами вирішення проблеми інституційного управління

рейтингу за обсягами вантажних потоків виявився морський торговий порт «Південний» з обсягом 18,8 млн тон, третє місце зайняв зерновий термінал агрокомпанії «Kernel» Трансбалктермінал (ТБТ) із обсягом перевезень 7,1 млн тон. [8]. Серед інших крупних морських компаній України слід виділити: морський спеціалізований порт «Ніка-Тера», якірну стоянку «Банка Трутаєва», Дунайську

---

розвитком морської торгівлі може стати більш активна інтеграція України до єдиної системи європейського морського середовища EMSWe із узгодженими інтерфейсами зобов'язань зі звітності, зниження рівня адміністративного навантаження, запровадження спрощеної цифрової інформаційно-аналітичної системи та гармонізація національних доктрин і стандартів морських перевезень. За своїм змістом, EMSWe уявляє собою єдину інформаційну платформу, яка використовує інструменти управління зобов'язаннями та їх правовим оформленням. Включення України до такої мережі надало б додаткових імпульсів та переваг розвитку національної морської торгівлі та постало інструментом активізації інтеграційних процесів із Європейським Союзом.

За сучасних умов портове господарство як частина національного морського господарського комплексу розвивається на таких ключових засадах: поєднання державних та приватних інтересів за рахунок розмежування повноважень адміністративного персоналу і посадових осіб управління портами; об'єднання державного, комунального та приватного майна; забезпечення конкуренції між суб'єктами внутрішнього портового ринку; розмежування функції забезпечення безпеки морської індустрії; цільове використання портових зборів [12].

Виняткова важливість морських перевезень для економіки країн ЄС (до 90% обсягу зовнішніх вантажоперевезень забезпечується морським транспортом) зумовлює принципову увагу з боку міжнародних урядових органів управління до опрацювання інструментів інституційного механізму управління морською індустрією. Зокрема, розвиток портової торгівлі на європейському просторі сьогодні регулюється значною кількістю нормативно-правових активів, одним з них була прийнята резолюція про технічні та експлуатаційні заходи з підвищення ефективності і чистоти морського транспорту (2021 р.). Основним напрямом розвитку морської торгівлі до 2030 року в європейському економічному співтоваристві визначені: покращення зав'язків та доступності периферійних районів до основних мереж морських транспортних систем та підвищення на цій основі конкурентоспроможності регіонів і морського комплексу у цілому; вирішення проблем втрати біорізноманіття та погіршення природного морського середовища; враховуючи той факт, що океани потрібні суспільству для відновлення клімату та запобігання кліматичним змінам, подальший розвиток морської індустрії має ґрунтуватись на принципах сталого розвитку; подальше впровадження інновацій, цифровізації та новітніх технологій управління; створення кліматично нейтрального морського сектору у рамках реалізації стратегії «Green Deal» та фінансове забезпечення заходів сталого його розвитку до 2030 р. У якості основних інструментів регулювання й управління стратегічними змінами у резолюції зазначені кластеризація, інновації, сертифікація, державно-приватне партнерство, розвиток мультимодальних транспортних зв'язків [13].

Багато країн сьогодні активно ведуть діяльність зі створення регіональних портів-хабів. За останні роки лідерство у цій тенденції перехвали азійські морські компанії, найкрупнішими з яких на сьогодні є компанії Китаю, Сінгапуру, Гонконгу, Нідерландів, Південної Кореї, Тайваню. Спостерігається чіткий тренд нарощування вартості морських транспортних потоків Азії та скорочення потоків, що обслуговують компанії Північної Америки та Європи [14]. Аналогічна картина спостерігається у щорічному рейтингу найбільших морських портів світу (рейтинг 2021, у який увійшли 50 портів), де європейські морські порти представлені Роттердамом, Антверпеном, Гамбургом, Валенсією, Альхесирасом та Бременом [15].

У зарубіжній практиці управління портовими хабами здійснюється за наступними принципами: державно-приватне партнерство та використання гнучкого інструментарію механізму інституційного управління; цифровізація систем адміністрування та загального управління портів; максимальна доступність приватного сектору та залучення вільних інвестиційних потоків; комерціалізація механізму управління; корпоратизація системи управління портовою роботою [16-20]. У контексті прийняття

---

глобальної концепції сталого розвитку в якості базових принципів управління морською транспортною індустрією постають пріоритети екологічної та соціальної політики сталого розвитку. Вагомими чинниками постають здоров'я та безпека персоналу портів, забезпечення екологічної рівноваги та охорона природних морських біоресурсів, питання безпеки здійснення портових операцій і перевезень на основі міжнародної інтеграції.

Підвищення рівня продуктивності та конкурентоспроможності морського господарства за сучасних умов неможливе без імплементації ефективних інтеграційних інструментів, спрямованих на включення морської індустрії України до світових вантажних, логістичних та фінансових потоків. На Європейському просторі вже декілька років йде робота над створенням кластерної моделі єдиної транспортної мережі (TEN-T), яка орієнтована на розвиток загальноєвропейської мережі всіх видів транспортних маршрутів, зокрема, морських, розбудову портів, інфраструктурного сполучення, сервісної та логістичної підтримки. Україна має всі передумови для приєднання до цього трансформаційного процесу та включення її морського транспортного потенціалу до єдиної європейської мережі. Це – перспективи нарощування інвестиційних потоків у найбільших за розмірами та економічним потенціалом регіонах країни, додаткові можливості підвищення темпів економічного розвитку регіональних економік та розв'язання соціально-економічних завдань міст і областей.

Європейська мережа TEN-T складається з двох мережевих рівнів: I рівень – поєднання найбільш значимих транспортних вузлів і сполучень (має бути розбудована до 2030 року); II рівень – комплексна мережа, яка охоплює всі європейські регіони і має бути завершена до 2050 року. Реалізація даної міжнародної програми має величезний інвестиційний потенціал та потенціал зростання продуктивності роботи транспортної мережі.

Сьогодні йде процес обговорення, у результаті якого Україна має можливість стати повноправним партнером спільного європейського проєкту EMFAF у рамках співробітництва із Румунією у напрямках нарощування потенціалу інвестицій та стимулювання інновацій у розвитку економіки Чорно моря. Основна увага у проєкті приділяється спільному розвитку рибальства і аквакультури, морському туризму та розвитку морського транспорту. Проєкт розрахований на 2 роки та підтримується Європейським фондом морського рибальства та аквакультури, бюджет якого на 2021-2027 роки становить понад 6,1 млрд євро. [21]

Перспективними напрямками подальшого розвитку морської індустрії України постає створення нових інтермодальних морських логістичних ланцюгів, які мають покращити доступ до ринків, зокрема європейських. Стратегічними пріоритетами управління розвитком морської індустрії мають стати: використання високих екологічних стандартів та стандартів сталого розвитку у межах єдиного з ЄС морського простору; підвищення ефективності управління транспортними потоками на основі широкої імплементації цифрових інструментів і методів; інтеграція портового господарства у комплексні порти-хаби. Глобальними тенденціями розвитку світової морської індустрії сьогодні постають використання нанотехнологій, суднобудівництво [Л1] з двигунами на СПГ та водородних паливних елементах, технології використання інтернет-речей, штучного інтелекту при управлінні портовими хабами, використання безпілотних вантажних суден тощо. Україна має включатись до процесу світових трансформацій управління морським господарським комплексом задля збереження і нарощування потужностей власного морського потенціалу.

### **Висновки та перспективи подальших розвідок**

Проведені дослідження показали, що морська індустрія є одним з найбільш привабливих інструментів розвитку міжнародних торговельних відносин та постає об'єктом національних доктрин багатьох країн. Україна має потужний потенціал розвитку видів діяльності морського господарського комплексу, зокрема у частині



---

нарощування обсягів вантажопотоків, розбудови ефективної інфраструктури портового господарства, створення сучасних портів-хабів. Разом з тим, на сучасному етапі Україна не повною мірою використовує свій транспортно-географічний та економічний морський потенціал. Обсяги морських вантажопотоків значно поступаються іншим видам транспортного забезпечення. Малими обсягами характеризуються також інвестиційні потоки, що спрямовуються у галузь. Таким чином, факторами розвитку морської індустрії сьогодні мають стати сприятливі фіскальні, фінансово-інвестиційні та інституційні важелі, що мають бути задіяні як з боку держави, так і завдяки інструментам державно-приватного партнерства. Для досягнення стратегічних конкурентних переваг управління у сфері вітчизняної морської індустрії сьогодні потрібно активізувати інструменти євроінтеграції у напрямі морського співробітництва, створювати передумови покращення інвестиційного клімату галузі, імплементувати у практичну діяльність цифрові методи управління морегосподарським комплексом та стандарти сталого розвитку, які сьогодні постають пріоритетними для країн ЄС та управлінським базисом подальшого розвитку національних економік. Перспективами подальших наукових досліджень у даному контексті є обґрунтування дієвого організаційно-економічного механізму залучення інвестиційних потоків задля активізації темпів розвитку вітчизняного морегосподарського комплексу з урахуванням світового досвіду та національних інтересів.

### Список літератури

1. Морська докторина України на період до 2035 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>
2. Chang Y.-T., Shin S.-H., Lee P.T.-W. Economic impact of port sectors on south African economy: an input-output analysis. *Transport Policy*. 2014. Vol. 35(C), pp. 333-335.
3. Shan J., Yu M., Lee C.Y. An empirical investigation of the seaport's economic impact: Evidence from major ports in China. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. 2014. Vol. 69, pp. 41-53.
4. Транспорт України. 2021: стат зб. / Держ. служба статистики України. Київ, 2021. URL: [https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2022/zb/10/zb\\_Transpot.pdf](https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/10/zb_Transpot.pdf).
5. Гришина Л.О., Карась П.М., Філіпішина Л.М. Тенденції, проблеми та перспективи розвитку морегосподарського комплексу України в умовах євроінтеграції. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2019. Вип. 1. Ч. 1. С. 131-136.
6. Перевезення вантажів морським транспортом за видами вантажів. 2020. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
7. Рейтинг найбільший морських портів України. URL: <https://urm.media/rejting-najbilshih-morskih-portiv-ukrayini/>.
8. Національний морський рейтинг - 2020. Рейтинг портових операторів. URL: <https://ports.ua/rejting-portovuh-operatorov/>.
9. Названо ТОП-5 українських морських портів за обсягами перевалки зерна в 2020 році. Агрополіт. URL: <https://agropolit.com/news/19459-nazvano-top-5-ukrayinskih-morskih-portiv-za-obsyagami-perevalki-zerna-v-2020-rotsi>
10. Nitsenko V., Nyenno I., Kryukova I., Kalyna T., Plotnikova M. Business model for a sea commercial port as a way to reach sustainable development goals. *Journal of Security and Sustainability Issues*. 2017. Vol. 7(1), pp. 155-166.
11. Doing Business Comparing Business Regulation in 190 Economies 2020. URL: [worldbank.org/curated/en/688761571934946384/pdf/Doing-Business-2020-Comparing-Business-Regulation-in-190-Economies.pdf](http://worldbank.org/curated/en/688761571934946384/pdf/Doing-Business-2020-Comparing-Business-Regulation-in-190-Economies.pdf).
12. Корнієнко О.П., Кошара К.А. Функції морських портів України як складової морегосподарського комплексу. *Економічна наука*. 2018. № 5. С. 48-53.
13. Resolution of the European Parliament dated April 27, 2021 on technical and operational measures to increase the efficiency and cleanliness of maritime transport. Official website of the European Parliament. URL: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0131\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0131_EN.html).
14. Buchholz K. The World's Biggest Shipping Hubs. URL: <https://www.statista.com/chart/23766/biggest-container-ports-by-shipping-volume/>.
15. The Top 50 Container ports. World Shipping Council. URL: <https://www.worldshipping.org/top-50-ports>
16. Ніценко В.С., Попович В.В., Сухій Я.В., Рябенко А.Я., Галицький О.М. Інвестиційна привабливість та оптимізація контейнерних перевезень: моногр. Одеса: Пальміра, 2009. 178 с.
17. Ніценко В.С., Білан Е.В. Проектирование развития логистического центра на основе консолидации фермеров. *Економіка и бизнес: теория и практика*. 2016. № 2. С. 89-91.



18. Ниценко В.С., Соловьев А.И. Особенности инфокоммуникационного обеспечения управления аграрными производственными структурами. *Бюллетень науки и практики*. 2015. Вып. 1. С. 11-16.
19. Ниценко В.С. Генезис процессов реструктуризации активов сельхозпредприятий путем капитализации средств для краткосрочного кредитования. *Экономика и бизнес: теория и практика*. 2015. № 9. С. 64-69.
20. Nitsenko, V. Mismanagement in Ukraine. *Problems of Management in the 21st Century*. 2020. Vol. 15(1), pp. 4-8.
21. European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund. Official website of the European Commission. URL: [https://cinea.ec.europa.eu/programmes/european-maritime-fisheries-and-aquaculture-fund\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/programmes/european-maritime-fisheries-and-aquaculture-fund_en)

## References

1. Morska doktryna Ukrainy na period do 2035 roku (2009). [Maritime doctrine of Ukraine for the period until 2035]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>.
2. Chang, Y.-T., Shin, S.-H., Lee, P.T.-W. (2014). Economic impact of port sectors on south African economy: an input-output analysis. *Transport Policy*, no. 35(C), pp. 333-335.
3. Shan, J., Yu, M., Lee, C.Y. (2014). An empirical investigation of the seaport's economic impact: Evidence from major ports in China. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, no. 69, pp. 41-53.
4. Transport Ukrainy (2021). [Transport of Ukraine 2021]: stat zb. / Derzh. sluzhba statystyky Ukrainy. Kyiv. Available at: [https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2022/zb/10/zb\\_Transpot.pdf](https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/10/zb_Transpot.pdf)
5. Hryshyna, L.O., Karas, P.M., Filipishyna, L.M. (2019). «Trends, problems and prospects for the development of the maritime complex of Ukraine in the conditions of European integration». *Nukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu*, no. 1(1), pp. 131-136.
6. Perevezennia vantazhiv morskym transportom za vydamy vantazhiv (2020). [Transportation of goods by sea transport by types of goods]. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. Available at: <https://www.ukrstat.gov.ua/>.
7. Reitynh naibilshyi morskyykh portiv Ukrainy [The rating of the largest seaports of Ukraine]. Available at: <https://urm.media/rejting-najbilshih-morskih-portiv-ukrayini>.
8. Natsionalnyi morskyy reitynh - 2020. Reitynh portovykh operatoriv. [National maritime rating - 2020]. Rating of port operators. Available at: <https://ports.ua/rejting-portovykh-operatorov/>.
9. Nazvano TOP-5 ukraïnskykh morskyykh portiv za obsiahamy perevalky zerna v 2020 rotsi. [The TOP-5 Ukrainian seaports by the volume of grain transshipment in 2020 have been named]. Ahropolit. Available at: <https://agropolit.com/news/19459-nazvano-top-5-ukrayinskih-morskih-portiv-za-obsyagami-perevalki-zerna-v-2020-rotsi>.
10. Nitsenko, V., Nyenno, I., Kryukova, I., Kalyna, T., Plotnikova, M. (2017). Business model for a sea commercial port as a way to reach sustainable development goals. *Journal of Security and Sustainability Issues*, no. 7(1), pp. 155-166. Available at: [https://doi.org/10.9770/jssi.2017.7.1\(13\)](https://doi.org/10.9770/jssi.2017.7.1(13)).
11. Doing Business Comparing Business Regulation in 190 Economies 2020. URL: [worldbank.org/curated/en/688761571934946384/pdf/Doing-Business-2020-Comparing-Business-Regulation-in-190-Economies.pdf](http://worldbank.org/curated/en/688761571934946384/pdf/Doing-Business-2020-Comparing-Business-Regulation-in-190-Economies.pdf).
12. Korniienko, O.P., Koshara, K.A. (2018). Funktsii morskyykh portiv ukraïny yak skladovoi morehospodarskoho kompleksu. [Functions of Ukrainian seaports as a component of the maritime complex]. *Ekonomichna nauka*, no. 5, pp. 48-53.
13. Resolution of the European Parliament dated April 27, 2021 on technical and operational measures to increase the efficiency and cleanliness of maritime transport. Official website of the European Parliament. Available at: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0131\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0131_EN.html).
14. Buchholz, K. The World's Biggest Shipping Hubs. Available at: <https://www.statista.com/chart/23766/biggest-container-ports-by-shipping-volume/>.
15. The Top 50 Container ports. World Shipping Council. Available at: <https://www.worldshipping.org/top-50-ports>
16. Nitsenko, V.S., Popovych, V.V., Sukhii, Ya.V., Riabenko A.Ia., Halytskyi O.M. (2009). *Investytsiina pryvablyvist ta optymizatsiia konteynernykh perevezhen*. [Investment attractiveness and optimization of container transportation]. Palmira. Odesa. Ukraine.
17. Nitsenko, V.S., Bilan, E.V. (2016). Proektirovanie razvitiya logisticheskogo tsentra na osnove konsolidatsii fermerov. *Journal of Economy and Business*, no. 2, pp. 89-91.
18. Nitsenko, V.S., Soloviov, A.I. (2015). Features infocommunication management software agrarian production structure. *Bulletin of science and practice*, no. 1, pp. 11-16.
19. Nitsenko, V.S. (2015). Genesis process asset restructuring of agricultural enterprises by capitalizing flows for short-term loans. *Journal of Economy and Business*, no. 9, pp. 64-69.
20. Nitsenko, V. (2020). Mismanagement in Ukraine. *Problems of Management in the 21st Century*, 15(1), 4-8. <https://doi.org/10.33225/pmc/20.15.04>.
21. European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund. Official website of the European Commission. Available at: [https://cinea.ec.europa.eu/programmes/european-maritime-fisheries-and-aquaculture-fund\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/programmes/european-maritime-fisheries-and-aquaculture-fund_en)

**Стаття надійшла до редакції 16.04.2022 р.**