

УДК 32:347

О. Г. Габ,  
викладач кафедри штурманії та кораблеводіння,  
Інститут Військово-Морських сил НУ "Одеська Морська Академія"  
ORCID ID: 0000-0002-7445-5732  
М. М. Корощенко,  
завідувач кафедри штурманії та кораблеводіння,  
Інститут Військово-Морських сил НУ "Одеська Морська Академія"  
ORCID ID: 0000-0002-3445-2297

DOI: 10.32702/2306-6814.2020.13—14.137

## ПРІОРИТЕТИ ДЕРЖАВНОЇ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

A. Gab,  
The teacher of the Department of Navigation and Navigation at the Naval, Institute of the OU "OMA"  
M. Koroshenko,  
The teacher of the Department of Navigation and Navigation at the Naval, Institute of the OU "OMA"

### PRIORITIES OF STATE MARITIME POLICY IN THE FIELD OF SEA PORT DEVELOPMENT OF UKRAINE

**У статті визначено, що розвиток морської портової галузі є одним із пріоритетів державної морської політики, спрямованої на повноцінну реалізацію морського потенціалу України.**

**Поведено аналіз сучасного стану державного регулювання та управління розвитком морських портів України, на основі чого виявлено основні системні проблеми державного механізму.**

**Пріоритетними напрямками державної морської політики в сфері розвитку морських портів України визначено: відродження національного торговельного мореплавства як перспективної галузі економіки; розвиток портової галузі як високотехнологічного, ефективно працюючого, комерційного сектору України, максимально адаптованого до роботи в умовах жорсткої конкуренції на світовому ринку портових послуг та орієнтованого на потреби економіки країни; формування необхідної інфраструктури та правового поля для відродження потенціалу морської портової галузі,**

**The article determines that the development of the maritime port industry is one of the priorities of the state maritime policy aimed at the full realization of Ukraine's maritime potential.**

**An analysis of the current state of state regulation and management of the development of seaports of Ukraine, based on which the main systemic problems of the state mechanism.**

**The priority areas of the state maritime policy in the field of development of seaports of Ukraine are:**

**1. The revival of the national merchant shipping as a promising sector of the economy that will develop rapidly and provide a significant contribution to the formation of gross domestic product and trade surplus, will represent Ukraine in the international transport market, will be a powerful catalyst for other sectors of the economy. a means of realizing the state's efforts aimed at expanding Ukraine's representation in world commodity markets.**

**2. Development of the port industry as a high-tech, efficient, commercial sector of TDK Ukraine, maximally adapted to work in conditions of fierce competition in the world market of port services and focused on the needs of the country's economy, based on European rules and principles of doing business. Creating conditions for effective port activities is an important factor in ensuring the development of Ukraine's foreign trade, its establishment as a transit state.**

**3. Formation of the necessary infrastructure and legal field for the revival of the potential of the maritime port industry, the formation of sustainable competitive advantages of Ukraine in the international market of maritime trade services, integrated development in the system of maritime economic complex of Ukraine. This includes the development of effective financial and economic mechanisms for the modernization of enterprises in the industry, the establishment of market interaction and cooperation between enterprises of the industry and enterprises of related industries, stimulating the development of the domestic market and effective international cooperation.**

*Ключові слова: державна політика, морські порти, державний механізм, пріоритети розвитку, стратегія.*  
*Key words: state policy, seaports, state mechanism, development priorities, strategy.*

## ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Стан і тенденції розвитку морських портів України свідчить про системні вади державного управління: не забезпечує повномасштабної оптимізації діяльності морських портів, належного рівня міжгалузевої координації діяльності щодо розбудови внутрішньої транспортної інфраструктури і міжнародних транспортних коридорів із залученням морських портів України, реалізації цілей становлення України як морської держави та програмних документів, спрямованих на розвиток морських портів України. Означені тенденції вимагають нагального вирішення завдань щодо підвищення ефективності державного управління розвитком морських портів України і механізму його реалізації з урахуванням міжнародного досвіду проведення портових реформ, переорієнтування міжнародних і внутрішніх товаропотоків, посилення міжнародної конкуренції у сфері надання портових послуг.

## АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Окремі аспекти дослідження державного управління розвитком морських портів і формування механізмів його реалізації розкрито в наукових працях: Ю.В. Вишневської, І.Ю. Гришової [9—11], О.В. Ніколюк [12—14], О.Ковальової [16], Т.С. Шабатури [8], А.О. Яковенко [6] та ін. Проте, враховуючи тенденції розвитку економік провідних країн світу та, зокрема, України, зазначені праці не повною мірою розкривають досліджуване питання, що потребує нового підходу до обґрунтування державної морської політики у сфері розвитку морських портів України.

## МЕТА НАУКОВОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

Перед науковим дослідженням було поставлено мету — дослідити сучасний стан державної морської політики в сфері розвитку морських портів України та обґрунтувати пріоритети її подальшого розвитку.

## ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ З ПОВНИМ ОБґРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Відповідно до Закону України "Про морські порти України" Морський порт — це визначена межами тери-

торія та акваторія, пристосована до надання послуг пасажирам та суднам, здійснення вантажних, експедиційних і транспортних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності [7; 10].

Розробку та реалізацію державної програми розвитку національної транспортної системи та використання водного простору України покладено на Міністерство інфраструктури України, яке має право ухвалювати та здійснювати програмні та прогнозні директиви відносно розвитку та реконструкції в державі національної транспортної мережі, тим самим сприяючи впровадженню її до європейської та світової транспортних систем [8]. Порте це неможливо без узгодженої стратегії розвитку морських портів, які входять до системи національної виробничої інфраструктури.

Регулювання розвитком морських портів, розпорядження та використання державних об'єктів портової галузі, здійснення других зобов'язань самостійно або за допомогою функціонування своїх філій, згідно із Законом України "Про морські порти України" [7] покладено на Адміністрації морських портів України, які є суб'єктами державної власності.

У складі галузі за даними Міністерства інфраструктури 38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд грн на рік, 5000 галузевих суб'єктів господарювання, 100 000 моряків-громадян України, 1 робоче місце в галузі стимулює створення 4—5 робочих місць в суміжних галузях. Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. На сьогодні в Україні функціонує 13 континентальних морських портів, пропускна здатність яких складає 262 млн тонн пропускної здатності на рік та працює 25000 робітників [11].

Наразі єдиним документом, в якому зазначається, що морські порти, враховуючи їх розміщення на лініях міжнародних транспортних мереж, які входять до переліку складових національної транспортної і виробничої інфраструктури України, є Стратегія розвитку морських портів України на 25 років [9; 14]. Проте цей документ не координує розвиток вітчизняних морських портів на створення єдиного транспортного комплексу, зокрема — міжнародних транспортних коридорів. А враховуючи той факт, що від результативності розвитку морських портів, відповідності їх міжнародним вимогам за управлінськими та техніко-технологічними критеріями, а також ефективності розвитку транспорт-

но-виробничої інфраструктури країни залежить формування на світовому ринку конкурентоспроможності всього транспортного комплексу України, то це є основним недоліком державного регулювання вітчизняної морської портової галузі.

Транспортна система морської торгівлі включає ряд спеціалізованих ланок, серед яких виділяються судноплавні компанії, торговельні порти, інвестиційний та сервісний комплекси, а також екологічні обмеження сталого функціонування системи. При раціональному розвитку структурних елементів досягається необхідна фрахтова незалежність зовнішньої торгівлі і оптимізується валютна складова ВВП (табл. 1).

У стратегії розвитку морських портів України має бути враховано три основні напрями глобалізації в системі світового морського транспорту:

- формування єдиного фрахтового простору і правил операторської діяльності незалежно від прапора реєстрації порту, що і зумовлює світові масштаби морського транспорту;
- диференціація морського транспорту за сегментами спеціалізації і концентрації вантажопотоків і дедвейту;
- уніфікація типорозмірів суден та вимог до безпеки мореплавання.

Ця стратегія розвитку вітчизняних морських портів має бути прописана в Концепції розвитку вітчизняної транспортної інфраструктури з визначенням ролі держави у створенні відповідних умов розвитку портів та означенням нормативно-правової основи реалізації стратегії розвитку транспортного комплексу України з обґрунтуванням програм і напрямків її виконання.

Складовими концепції є положення стратегічного управління морськими портами України, як елементу вітчизняної транспортної мережі, та самостійного підкомплексу транспортного комплексу держави. В задачі концепції входить обґрунтування стратегії розвитку морських портів, механізмів її реалізації, визначення ролі та функцій держави в здійсненні цього процесу, враховуючи засади Конституції України [10] і Стратегії сталого розвитку "Україна — 2020" [11].

Проте, як свідчить аналіз статистичних досліджень відносно сучасного розвитку морських портів України, проведеного відомими практиками-науковцями [1—6], наразі для морської портової галузі притаманна низка системних проблем, які протягом багатьох років, лише поглибилися та набули катастрофічного масштабу. Такі фактори негативно позначилися на конкурентоспроможності морських портів України (табл. 2).

**Таблиця 1. Зростання фізичного обсягу товарної торгівлі за групами країн і географічними регіонами, 2014—2018 роки, (%)**

| Експорт |       |      |      |      | Країна / регіон                        | Імпорт |       |      |      |      |
|---------|-------|------|------|------|--|--------|-------|------|------|------|
| 2014    | 2015  | 2016 | 2017 | 2018 |  | 2014   | 2015  | 2016 | 2017 | 2018 |
| 2.4     | -13.3 | 13.9 | 5.2  | 1.8  | Всі країни світу                       | 2.5    | -13.6 | 13.8 | 5.3  | 1.6  |
| 2.5     | -15.5 | 13.0 | 4.9  | 0.4  | Розвинені країни                       | -0.2   | -14.6 | 11.0 | 3.4  | -0.5 |
|         |       |      |      |      | в тому числі:                          |        |       |      |      |      |
| 2.3     | -24.9 | 27.5 | -0.6 | -1.0 | Японія                                 | -0.6   | -12.4 | 10.1 | 4.2  | 3.7  |
| 5.5     | -14.0 | 15.3 | 7.2  | 4.1  | США                                    | -3.7   | -16.4 | 14.8 | 3.8  | 2.8  |
| 2.4     | -14.9 | 11.6 | 5.5  | -0.2 | ЄС                                     | 0.8    | -14.5 | 9.6  | 2.8  | -2.8 |
| 3.2     | -9.7  | 15.4 | 6.0  | 3.6  | Країни, що розвиваються                | 6.6    | -10.2 | 18.8 | 7.4  | 4.5  |
|         |       |      |      |      | в тому числі:                          |        |       |      |      |      |
| -3.1    | -9.5  | 8.8  | -8.3 | 5.7  | Африка                                 | 10.6   | -6.2  | 8.4  | 2.8  | 8.0  |
| -0.3    | -7.4  | 8.3  | 4.6  | 2.2  | Латинська Америка і Карибський басейн  | 8.5    | -17.9 | 22.5 | 10.8 | 2.5  |
| 1.6     | -9.9  | 18.3 | 7.8  | 3.7  | Азія                                   | 8.0    | -9.1  | 19.8 | 3.5  | 4.6  |
|         |       |      |      |      | в тому числі:                          |        |       |      |      |      |
| 1.8     | -10.9 | 18.8 | 4.5  |      | Асоціація держав Південно-Східної Азії | 8      | -16.3 | 21.9 | 6.1  |      |
| 10.6    | -14.1 | 29.1 | 13.0 | 7.2  | Китай                                  | 2.3    | -1.1  | 25.4 | 10.3 | 5.9  |
| 16.8    | -6.8  | 14.0 | 14.2 | -2.5 | Індія                                  | 29.7   | -0.9  | 13.8 | 9.1  | 5.8  |
| 37.6    | -4.8  | 29.7 | 28.9 | 1.3  | Україна                                | 42.9   | 15.7  | 32.4 | 34.1 | 7.2  |
| -0.2    | -14.4 | 11.3 | 4.2  | 1.0  | Країни з перехідною економікою         | 15.5   | -28.2 | 15.9 | 15.7 | 3.9  |

Джерело: [12].

До найкритичніших з них віднесено:

1. Незадовільний стан забезпечення основними засобами, що робить суб'єкти цієї галузі неконкурентоспроможними, а тому негативно відбивається на їх діяльності, а отже, і на фінансовому забезпеченні реалізації програм технічного переозброєння та модернізації.
2. Відсутність дієвої інституційної бази для забезпечення державної підтримки розвитку морської портової галузі, через що суб'єкти цієї галузі є неконкурентоздатними на міжнародному ринку морських торгових послуг.
3. Низький рівень міжвідомчої, міжорганізаційної та міжгалузевої координації у морській індустрії, що перешкоджає консолідації ресурсів держави, суб'єктів морської портової галузі, інфраструктури морського бізнесу.
4. Недосконалість фінансово-кредитної та податкової системи.
5. Анексія Криму та загострення соціально-економічної ситуації на сході України, що стало причиною втрати частини морських портів, а також розриву операційних зв'язків з РФ.

**Таблиця 2. Конкурентоспроможність морських портів України за період 2012—2018 рр. за методикою WEF**

| Рік / Кількість аналізованих країн | Оцінка | Місце | Сусідні країни по рейтингу       |
|------------------------------------|--------|-------|----------------------------------|
| 2012 р. / (з 142 країн)            | 3,6    | 75    | Малі, Гана                       |
| 2013 р. / (з 144 країн)            | 3,7    | 94    | Перу, Бенін                      |
| 2014 р. / (з 148 країн)            | 4      | 107   | Танзанія, Парагвай               |
| 2015р. / (з 144 країн)             | 3,7    | 108   | Словацька Республіка, Коста-Ріка |
| 2016 р. / (з 140 країн)            | 3,27   | 96    | Кабо Верде, Чеська Республіка    |
| 2017 р. / (з 138 країн)            | 3,5    | 93    | Румунія, Чеська Республіка       |
| 2018 р. / (з 138 країн)            | 3,4    | 86    | Кабо Верде, Чеська Республіка    |

Джерело: [12].

**Таблиця 3. Індекс обслуговування лінійним судноплавством України (ЮНКТАД)**

| Рік / Кількість аналізованих країн | Оцінка | Місце | Сусідні країни по рейтингу |
|------------------------------------|--------|-------|----------------------------|
| 2012 р. / (з 139 країн)            | 3,6    | 94    | Російська Федерація, Перу  |
| 2013 р. / (з 142 країн)            | 3,7    | 96    | Румунія, Перу              |
| 2014 р. / (з 144 країн)            | 4      | 75    | Індонезія, Маврикій        |
| 2015р. / (з 148 країн)             | 3,7    | 94    | Індонезія, Пакистан        |
| 2016 р. / (з 144 країн)            | 3,27   | 107   | Індонезія, Пакистан        |
| 2017 р. / (з 140 країн)            | 3,2    | 108   | Кот д'Івуар, Маврикій      |
| 2018 р. / (з 138 країн)            | 3,4    | 96    | Хорватія, Еквадор          |

Джерело: [13].

6. Негативна дія карантинних заходів, що призводить до незавантаження виробничих потужностей портів.

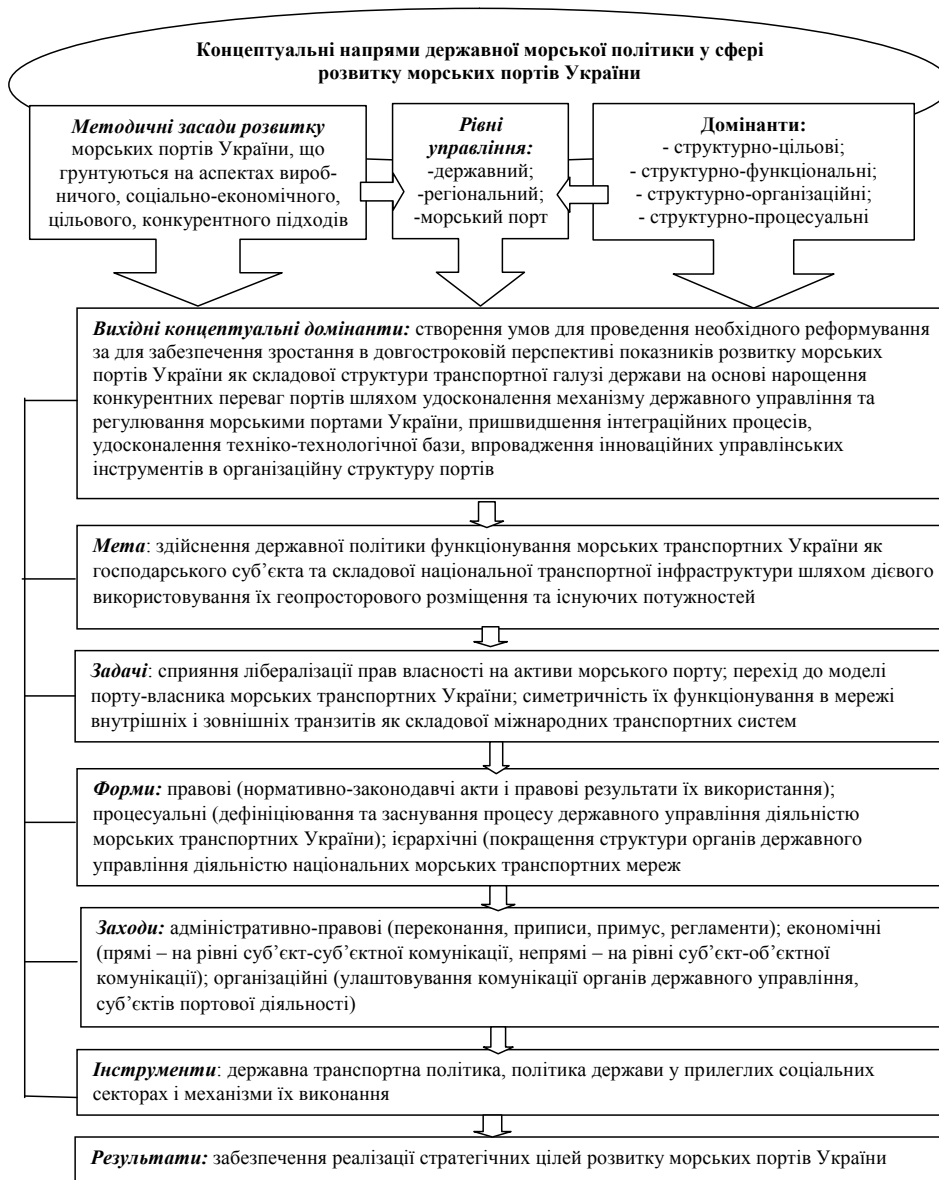
Також одним з найвідоміших показником є індекс обслуговування лінійним судноплавством, який складається органом Генеральної асамблеї ООН — ЮНКТАД (табл. 3).

Починаючи з 2012 р., Україна отримувала не дуже високу оцінку і з кожним наступним роком цей показник погіршувався, але якщо взяти до уваги місце в рейтингу, то найгірші місця були у 2014 р. — 75 місце, 2012 р. — 94, 2013 та 2018 рр. — 96.

Отже, нарощування негативних тенденцій у вітчизняній морській портовій галузі, а також відсутність виваженої державної морської політики зумовлюють необхідність в обґрунтуванні механізму державного управління розвитком морських портів України. В цьому механізмі має бути враховано пріоритети розвитку національної економіки, прагнення держави відповідати міжнародним стандартам якості на ринку морських торгових послуг, що сприятиме формуванню стійких конкурентних переваг України в світовій транспортній мережі. Такий підхід вимагає проведення періодизація з виділенням етапів вирішення цієї проблеми з відповідною концептуалізацією до її постанови, а саме: методологічного, цільового, методичного, інструментального й організаційного (рис. 1).

Принциповість в обґрунтуванні державної морської політики у сфері розвитку морських портів України та її головних елементів, по-перше, ґрунтується на головних пріоритетах розвитку національної економіки; по-друге — вимагає їх конкретизування за часовою та просторовою ознакою реалізації.

Специфіка державної морської політики в сфері розвитку морських портів України управління полягає в тому, що пріоритетності набуває консолідація стратегічних напрямів розвитку вітчизняної морської портової галузі із пріоритетами суміжних галузей. Саме це формує стратегію розвитку національної економіки, з горизонтальним і вертикальним кооперуванням її секторів, націленістю держави у міжнародну спільноту, посиленням її участі в певних інтеграційних процесах та угрупованнях. Це створюватиме відповідну платформу для організації вітчизняних вантажопотоків у напрямку експорту-імпорту та окреслюватиме перспективи транзитного розвитку. За таких обставин виникає необхідність у посиленні комунікаційних зв'язків між морськими портами та відповідними міністерствами й органами виконавчої влади, що вимагає удосконалення державних ва-



**Рис. 1. Концептуальні напрями державної морської політики у сфері розвитку морських портів України**

Джерело: узагальнено авторами за [9—11;12—14; 16].

желів та інструментів регулювання та контролю, а також перегляд державних цільових програм [3] (табл. 4).

Наведені державні цільові програми виконують роль доволі вагомим інструменту управління та регулювання стратегічним розвитком вітчизняних морських портів, проте можливості держави як суб'єкту регулювання та управління в цих програмах застосовуються не в повному обсязі.

До виконання функцій державного управління та регулювання розвитком морських портів через реалізацію державних цільових програм можуть бути залучені як місцеві органи державного управління, органи місцевого самоврядування, так і територіальні громади як головні представники задоволення соціально-економічних вимог населення.

Розвиток морської портової галузі є одним із пріоритетів державної морської політики, спрямованої на повноцінну реалізацію морського потенціалу України і забезпечення національних інтересів держави у Світовому океані на найближчу та довгострокову перспективу.

### ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Пріоритетними напрямками державної політики в сфері розвитку морських портів України мають бути такі:

1. Відродження національного торговельного мореплавства як перспективної галузі економіки, що швидко розвиватиметься й забезпечуватиме вагомий внесок у формування валового внутрішнього продукту держави та позитивного сальдо торговельного балансу, гідно представлятиме Україну на міжнародному ринку транспортних послуг, стане потужним каталізатором активності інших галузей економіки, а також дієвим засобом реалізації зусиль держави, спрямованих на розширення представництва України на світових товарних ринках.

2. Розвиток портової галузі як високотехнологічного, ефективно працюючого, комерційного сектору ТДК України, максимально адаптованого до роботи в умовах жорсткої конкуренції на світовому ринку портових послуг та орієнтованого на потреби економіки країни, основою роботи якого мають бути європейські правила і принципи ведення бізнесу. Створення умов для провадження ефективної портової діяльності є важливим чинником для забезпечення розвитку зовнішньої торгівлі України, її утвердження як транзитної держави.

3. Формування необхідної інфраструктури та правового поля для відродження потенціалу морської портової галузі, формування стійких конкурентних переваг України на міжнародному ринку морських торгових послуг, комплексного розвитку в системі морегосподарського комплексу України. Це передбачає розроблення ефективних фінансово-економічних механізмів модернізації підприємств галузі, налагодження ринкової взаємодії та коопераційних зв'язків підприємств галузі з підприємствами суміжних галузей, стимулювання розвитку внутрішнього ринку й налагодження ефективного міжнародного співробітництва.

З огляду на зазначене, проблематика державної морської політики у сфері розвитку морських портів

**Таблиця 4. Систематизація державних цільових програм за їх напрямом**

| Вид програми          | Напрямок програми  |
|-----------------------|--|
| Економічна            | Постанова та вирішення системних виробничих питань галузевого та міжгалузевого характеру в напрямі покращення його результативності та відповідних якісних ознак, організація нових виробництв, поглиблення виробничої кооперації                        |
| Науково-технічна      | Постанова та вирішення найважливіших питань науково-технічного характеру, розробка сучасних технологій, засобів виробництва, а також іншого наукоємного продукту   |
| Наукова               | Створення умов для здійснення ґрунтовних опрацювань у сфері технічних, соціальних і природничих наук   |
| Екологічна            | Виконання всенациональних екологічних заходів у напрямі попередження виникнення катастрофічних явищ, а також усунення їх наслідків   |
| Національно-культурна | Постанова та вирішення питань національно-культурного характеру у напрямі охорони національно-культурного надбання, а також забезпечення споживачів більш якісними духовними благами   |
| Соціальна             | Постанова та вирішення питань у напрямі підвищення життєвого рівня населення, а також підвищення його якості, подолання проблем із забезпечення населення робочими місцями, підвищення рівня їх соціального захисту та розвитку охорони здоров'я, освіти |
| Оборонна              | Посилення обороноздатності держави   |
| Правоохоронна         | Забезпечення правоохоронної діяльності, боротьби із злочинністю та державної безпеки   |

Джерело: згруповано авторами за джерелом [11; 13—15].

Україні потребує подальшого дослідження, зокрема, у частині аналізу державних важелів та інструментів.

#### Література:

- Балуєва О.В., Іванов Г.С. Концептуальні положення державного управління розвитком морських портів України. Публічне управління для сталого розвитку: виклики та перспективи на національному та місцевому рівнях: збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції, 17—19 травня 2018 р. Маріуполь: Донецький державний університет управління; Український культурологічний центр, 2018. С. 242—245.
- Іванов Г.С. Основні фактори впливу на стратегічний розвиток морських портів України на сучасному етапі розвитку. Публічне управління і адміністрування в Україні. 2018. № 6. С. 57—61.
- Про морські порти України. Закон України від 17 трав. 2012 р. № 4709-VI із змінами. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2013. № 7. Ст. 65. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (Дата звернення: 21.07.2020)/
- Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт. URL: <http://mtu.gov.ua> (Дата звернення: 21.07.2020).
- Стратегія розвитку морських портів України на 25 років. Проект. URL: <http://frtukr.org/ua/home/zakonodavstvo/galuz-morskogo-transportuu/postanovi-kmu/623-strategiya-rozvitku-morskikh-portiv-ukrajini-na-25-rokiv> (Дата звернення: 21.07.2020).
- Конституція України. Прийнята Верховною Радою України 28.06.1996 р. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 30, ст. 141. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр> (Дата звернення: 21.07.2020).

7. Про Стратегію сталого розвитку "Україна — 2020". Указ Президента України від 12.01.2015 р. № 5/2015. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>. (дата звернення: 21.07.2020).

8. Шабатура Т.С. Соціально-відповідальна поведінка вітчизняних бізнес-одиниць. Проблеми і перспективи економіки та управління : науковий журнал / Чернігів. нац. технол. ун-т. Чернігів: ЧНТУ, 2018. № 4 (16). С. 43—49. DOI: 10.25140/2411-5215-2018-4(16)-43-48.

9. 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

10. 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

11. 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.

12. Ніколюк О.В., Гарбовський М.А. Митна логістика в Україні: поняття, проблеми та перспективи розвитку // Сучасний стан галузей національної економіки України: проблеми та шляхи їх вирішення: колективна монографія / за заг. ред. д-ра екон. наук, проф. І.І. Савенка, д-ра екон. наук, доц. І.О. Седікової. — Харків: ТОВ "Пром-Арт", 2018. — 431 с.

13. Ніколюк О.В., Донець Л., Левчук Ю. Державне управління інноваційного розвитку морських портів України. Проблеми і перспективи економіки та управління. № 4 (20), 2019 с. 137—146.

14. Ніколюк О.В., Вітюк А.В. Інноваційні аспекти розвитку морських портів у забезпеченні логістичної інфраструктури України. Ефективна економіка. 2020. № 4. — URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7814> (дата звернення: 24.06.2020). DOI: 10.32702/2307-2105-2020.4.13

15. Ковальова О.В. Структурно-організаційні чинники та сучасні тенденції розвитку сільськогосподарської кооперації в Україні. Наукові горизонти. № 5 (68). 2018. С. 3—11.

16. Кропивко М.Ф., Ковальова О.В. Сутність кластера як новітньої мережевої організації спільної діяльності в агропромисловому виробництві. Економіка АПК. 2018. № 6. С. 18—30.

References:

1. Baluieva, O.V. and Ivanov, H.S. (2018), "Conceptual provisions of state management of development of seaports of Ukraine", *Publichne upravlinnia dlia staloho rozvytku: vyklyky ta perspektyvy na natsional'nomu ta mistsevomu rivniakh: zbirnyk materialiv Mizhnarodnoi naukovopraktychnoi konferentsii [Public Administration for Sustainable Development: Challenges and Prospects at the National and Local Levels: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference]*, Donets'kyj derzhavnyj universytet upravlinnia; Ukrain's'kyj kul'turolohichnyj tsentr, Mariupol', Ukraine, 17-19 May, pp. 242—245.

2. Ivanov, H.S. (2018), "The main factors influencing the strategic development of seaports of Ukraine at the

present stage of development", *Publichne upravlinnia i administruvannia v Ukraini*, vol. 6, pp. 57—61.

3. Verkhovna Rada of Ukraine (2013), *The Law of Ukraine "On Ukrainian Sea Ports"*, available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (Accessed 21 June 2020).

4. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2020), available at: <http://mtu.gov.ua> (Accessed 21 June 2020).

5. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2013), "Strategy for the development of seaports of Ukraine for 25 years. Project", available at: <http://frt ukr.org/ua/home/zakonodavstvo/galuz-morskogo-transportuu/postanovi-kmu/623-strategiya-rozvitku-morskikh-portiv-ukrajini-na-25-rokiv> (Accessed 21 June 2020).

6. Verkhovna Rada of Ukraine (1996), "The Constitution of Ukraine", available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/en/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80> (Accessed 21 June 2020).

7. President of Ukraine (2015), Decree "On the Sustainable Development Strategy "Ukraine — 2020"", available at: (<http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>) Accessed 21 June 2020).

8. Shabatura, T.S. (2018), "Socially responsible behavior of domestic business units", *Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia*, vol. 4 (16), pp. 43—49. DOI: 10.25140/2411-5215-2018-4(16)-43-48.

9. Gryshova, I. and Diachenko, O. (2019), "State investment policy of development of marine ports of Ukraine", *Investytsiyi: praktyka ta dosvid*, vol. 13, pp. 5—11. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.13.5

10. Gryshova, I. and Diachenko, O. (2019), "State investment policy of development of marine ports of Ukraine", *Investytsiyi: praktyka ta dosvid*, vol. 11, pp. 97—102. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.11.97

11. Hryshova, I.Yu. and Diachenko, O.P. (2019), "Analytical support of the state policy of development of seaports of Ukraine", *Menedzher. Biuleten' Donets'koho derzhavnoho universytetu menedzhmentu*, vol. 82, no. 1, pp. 5—16.

12. Nikoliiuk, O.V. and Harbovs'kyj, M.A. (2018), "Customs logistics in Ukraine: concepts, problems and prospects of development", *Suchasnyj stan haluzej natsional'noi ekonomiky Ukrainy: problemy ta shliakhy ikh vyrishennia [The current state of the national economy of Ukraine: problems and ways to solve them]*, TOV "Prom-Art", Kharkiv, Ukraine.

13. Nikoliiuk, O.V. Donets', L. and Levchuk, Yu. (2019), "State Department of Innovative Development of Seaports of Ukraine", *Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia*, vol. 4 (20), pp. 137—146.

14. Nikoliiuk, O. and Vityuk, A. (2020), "Innovative aspects of sea port development in the provision of logistic infrastructure of Ukraine", *Efektivna ekonomika*, vol. 4, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7814> (Accessed 21 June 2020). DOI: 10.32702/2307-2105-2020.4.13

15. Koval'ova, O.V. (2018), "Structural and organizational factors and current trends in agricultural cooperation in Ukraine", *Naukovi horyzonty*, vol. 5 (68), pp. 3—11.

16. Krovyvko, M.F. and Koval'ova, O.V. (2018), "The essence of the cluster as the latest network organization of joint activities in agro-industrial production", *Ekonomika APK*, vol. 6, pp. 18—30.

*Стаття надійшла до редакції 26.07.2020 р.*