

варійним станом хвилеломів та огорожуючих молів, та ін.. Також серед загальних стримуючих акторів використання портового потенціалу слід вказати такі, як: проблеми формування антажної бази портів, невідповідність рівня ефективності управління діяльністю морських орговельних портів в Україні сучасним міжнародним вимогам й попиту на портові послуги, низький рівень відповідності чинної довгострокової стратегії розвитку портової галузі сучасним вимогам і національним інтересам України в цілому [3].

Отже, вирішення проблеми підвищення ефективності використання портового потенціалу країни, як складової конкурентоспроможності її транспортної системи, потребує створення відповідних умов та виконання комплексних заходів, серед яких є: удосконалення системи управління морськими портами, посилення цільового характеру використання портових зборів тасниками морських гідротехнічних споруд; ліквідація відомчої та технологічної роз'єднаності роботи портів та інших транспортних галузей (залізничної, автомобільної, річкової); створення сприятливих інвестиційних умов для розвитку портової інфраструктури та реалізації необхідних інноваційно-інвестиційних проєктів; удосконалення тарифної політики в ортовій галузі щодо підвищення економічної обґрунтованості й адаптованості до умов ринку ортових тарифів; модернізація та розбудова інфраструктури портів, що дозволить більш ефективно експлуатувати потужності портового господарства, сприятиме збільшенню кількості заходів і зростанню обсягів вантажів; розбудова та модернізація контейнерних терміналів вітчизняних портах, тощо.

ЛІТЕРАТУРА

- [1] Котлубай О.М. Портовий комплекс України: проблеми і перспективи розвитку / Газета 000, 21.VIII.2015.
- [2] Кібік О. М., Подцерковний О. П., Драпайло Ю. З., та ін. Державна підтримка розвитку оргогосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / О. М. Кібік, О. П. Подцерковний, Ю. З. Драпайло, В. О. Котлубай та ін.]; за ред. О. М. Кібік, О. П. Подцерковного. – Херсон: ФОП Грін Д. С, 2014. – 442 с.
- [3] Про внесення змін до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. Розпорядження Кабміну України від 23 грудня 2020 р. №1634-р.

Port potential of Ukraine as a component of the competitiveness of its transport complex

Gryshyna L.¹, Khmarska I.²

¹⁻²Admiral Makarov National University of Shipbuilding: Mykolayiv, UA

Annotation . The importance of port potential in ensuring the competitiveness of the transport stem of Ukraine is studied. The main restraining factors of port potential use are determined. Recommendations for improving the efficiency of using the port potential of Ukraine in modern nditions have been formed.

Key words: port potential, competitiveness, development, transport system

ДК 339.9:334.764

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНИХ МОРЕГОСПОДАРСЬКИХ КОМПЛЕКСІВ КРАЇН СВІТУ

Гурченков О.П.¹, Трунін К.С.², Тубальцев А.М.³

¹кандидат економічних наук, професор, завідувач кафедри економіки та організації виробництва Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова,

м. Миколаїв, Україна
gurchencoff@gmail.com

²кандидат технічних наук, доцент кафедри менеджменту Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова,
м. Миколаїв, Україна

trunin.konstantin.stanislav@gmail.com

³доцент Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова,
м. Миколаїв, Україна

anatoliy.tudaltsev@nuos.edu.ua

ORCID ORG 0000-0002-5453-8388

Анотація. Розглядаються питання структуризації морегосподарських комплексів (МГК) країн світу. Особлива увага приділяється тим країнам, які розташовані у моря (океану), півостровах та островах, життя яких пов'язане з морем, вся економіка яких і є одним морегосподарським комплексом. Обґрунтовуються фактори і проблеми розвитку МГК тих країн, які мають вихід до узбережжя морів та океанів. Пропонуються шляхи вирішення окремих проблем розвитку МГК цих країн.

Ключові слова: Морегосподарський комплекс (МГК), регіональні МГК, проблеми розвитку МГК країни, чинники розвитку МГК.

Дане дослідження здійснюється згідно із затвердженою темою НДР «Інституціональні та організаційно-економічні передмови розвитку Морегосподарського комплексу (МГК) України», яка проводиться на кафедрі економіки та організації виробництва НУК. Накопичений інформаційний матеріал дозволяє здійснювати аналіз світового досвіду розвитку МГК приморських країн, які мають вихід до морів та океанів. Метою дослідження є аналіз світового досвіду розвитку МГК приморських країн Світу, які мають вихід до морів та океанів, вироблення рекомендацій, які могли б бути застосовані для розвитку МГК України.

Як складна динамічна система Світовий океан є об'єктом дослідження багатьох наук. Розглядаючи Світовий океан як специфічне середовище, виділяють три основних аспекти глобальної проблеми «людина й океан»: економічний, військовий і політичний [1]. Перелік країн Світу, які мають вихід до Світового океану та морів [2], сьогодні нараховує 143 країни. Ми пропонуємо здійснювати групування країн з використанням наступних класифікаційних ознак: за приналежністю до континентів, окремих півостровів та островів, атолів. Автори. Україну бажано розглядати окремо для уточнення класифікації та структурування її МГК [3]. Як визначено раніше [3, с. 122], існують поняття «морські види діяльності» та «морська господарська діяльність» [3], морська галузь, морська індустрія та морський кластер [4], «економіка» моря [5; 6]. У науковій літературі зустрічається термін «Морегосподарський комплекс». Якщо ж звернути увагу на країни, які розташовані в Азово-Чорноморському басейні, то на наш погляд він структуризація МГК потребує більш змістовного обґрунтування.

Теза "Україна – морська держава" сприймається зараз як аксіома. Із причорноморських держав Україна має саму більшу довжину приморської смуги – 1720 км [8], звичайно вона має розвинений МГК. Зокрема, 19 із 40 морських портів Причорномор'я розташовані саме в Україні. Тенденції розвитку морської галузі України свідчать про інше – поступове перетворення України з морської держави в "країну у моря" [9]. В даних умовах відсутнє необхідне виокремлення певних морегосподарських галузей економіки, організаційного оформлення, наприклад, для створення «міністерства МГК України»?

В Україні морегосподарська діяльність представлена у межах конкретного приморського регіону (Одеської, Миколаївської, Херсонської, Запорізької та Луганської областей) не представляє цілісної системи, що в свою чергу стримує її розвиток.

На наш погляд, МГК кожного приморського регіону (країни) формується з суб'єктів господарювання, які використовують в якості засобів виробництва акваресурси, хвильову та припливну енергію, природні багатства морського шельфу, створюють та використовують засоби морської інфраструктури. У випадках, коли ці суб'єкти не знаходяться в організаційному

взаємозв'язку, шляхи їх розвитку не координуються, кошти для фінансування факторів розвитку розпилені і не завжди є можливість реалізувати великі інноваційні заходи – все це знижує темпи розвитку кожного суб'єкта по окремоті та всієї їх сукупності у складі регіону.

Нам здається, що створення різного роду об'єднань підприємств, наприклад, технопарків, індустріальних парків корпорацій та інших бізнес-альянсів, галузевих та регіональних море господарських кластерів дозволяє суттєво підвищити темпи економічного зростання кожного суб'єкта, МГК та в цілому їх організаційної сукупності.

Формулювання змісту поняття «морегосподарський комплекс» (МГК) існує у авторів [7;8;10;11], але одностайно прийнятого все ж таки немає. Деякі з науковців пов'язують поняття МГК тільки із суднобудуванням та судноремонтом [7;8;11], інші – з діяльністю портового господарства [7] або морського (річкового) транспорту, що частково характеризує зміст цього поняття. Авторський варіант формулювання поняття такий: МГК, означений вище, ліквідує цей недолік і дозволяє з високим ступенем достовірності згрупувати суб'єкти господарювання в МГК і організаційно його виділити.

Питання, пов'язані з використанням природних ресурсів морів і океанів, широко обговорювалися ще за часів Радянського Союзу [12;13], у наші часи [8], і у закордонній літературі [14;15]. Для координації діяльності різних ресурсокористувачів за кордоном був сформований і розроблявся (J.R. Clark, L.P. Hildebrand) методологічний підхід, називаний "Integrated Coastal Zone Management", що переводиться як «комплексне керування прибережними зонами» (ККПЗ). Його активно почали розробляти недавно, лише після Конференції ООН по навколишньому середовищу й розвитку 1992 р. у Ріо-де-Жанейро [3].

У МГК Росії існує інший підхід, пов'язаний з відмінністю Морської доктрини Росії від Морської доктрини України [16;17;18]. У російській літературі цей напрямок наукових досліджень став розвиватися тільки з початком ринкових реформ. У першу чергу проблемами управління приморськими регіонами зацікавилися географи й екологи, серед них такі вчені як академік Матішов Г.Г., д.г.н. Айбулатов Н.А., д.г.н. Денисов В.В., ряд учених Інституту океанології Вартанов Р.В., Михайличенко Ю.Г. вчені Державного гідрометеорологічного університету (Санкт-Петербург) Аверкиєв А.С., Гогоберідзе Г.Г., Шилін М.Б.).

Проблема дослідження господарського освоєння Світового океану, морів та внутрішніх водойм отримала глобальний характер й у ряді морських держав зведена в ранг національної проблеми. Націоналізація шельфів, поширення суверенітету приморських держав на ресурси прибережних зон, міжнародні угоди по використанню дна Світового океану – все це слугує новим стимулом для подальшого розвитку МГК. Однак, для визначення напрямків розвитку МГК Україні необхідно вивчати закордонний досвід, особливо розвинених країн Світу, для того, щоб перейняти позитивний досвід для національного МГК, визначити напрямки його розвитку та пройти цей шлях скоріше, ніж інші країни.

Основними факторами, які впливатимуть на МГК, як складову економіки країни в сучасних умовах є:

1. Географічне положення країни.
2. Кліматичні умови.
3. Вплив зміни клімату на планеті.
4. Ступінь розвитку інфраструктури в країні, у т.ч. і морської, та комунікацій.
5. Наявність трудового потенціалу та ступінь розвитку трудових ресурсів, можливість їх подальшого розвитку.
6. Ступінь розвитку економіки країни. Важливе значення має питома вага «морської частки» економіки (МГК) в економіці країни.
7. Світова економічна криза в результаті впливу грипу коронавірусу COVID-19 на економіку країн.

Висновки. Інституціональні фактори окремої країни, які пов'язані з управлінням та регулюванням окремих сфер, складових частин, сторін, елементів соціально-економічних

відносин залежать від багатьох факторів і повинні враховуватися. Важливого значення набуває все ж таки однозначного визначення поняття «морегосподарський комплекс». Від цього буде залежати можливість структурування економіки країни і подальший розвиток «морської складової» економіки країни.

ЛІТЕРАТУРА

- [1] Капитанец І.М. Битва за мировий океан в «холодній» і майбутніх війнах. – М.: Вече. 2002. 544 с.
- [2] Атлас Мира. – Київ: ГНПП «Картографія», 2008. 56 с.
- [3] Трунін К.С. Структурування морегосподарського комплексу України. Збірник наукових праць НУК, №1(451), 2014. 136 с. (с. 120-125).
- [4] Управління інноваційною діяльністю підприємств та організацій морегосподарського комплексу: монографія. С. І. Бай, В. С. Блінцов, С. Д. Бушуєв та ін. Миколаїв: видавець Торубара О. С, 2013. 448 с.
- [5] Парсяк В.Н. Розвиток економіки моря: інституціональні передумови // актуальні тренди економічного розвитку України: Матеріали Всеукраїнських наукових економічних читань з міжнародною участю з нагоди 50-річчя економічної освіти на Миколаївщині. Миколаїв: НУК, 2015. 134 с.
- [6] Парсяк В.Н. Економіка моря: підручник, В.Н. Парсяк. Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2018. 319 с.
- [7] Морехозяйственный комплекс Николаевщины: проблемы и перспективы Транспорт. №10, 2013. URL: <http://transport-journal.com>.
- [8] Макогон Ю.В. Украина – держава морская: монографія / Ю.В. Макогон, А.Ф. Лысый, Г.Г. Гаркуша, А.В. Грузин; под ред. Ю.В. Макогона. Донецк: Изд-во «Ноулидж» (Донецкое отделение), 2010. 391 с.
- [9] Гриневецкий С. Украина: из морской державы в "страну у моря"? [Електронний ресурс] // Зеркало недели, №2, 23-29 января 2010. URL: [http://www.ukrudprom.com/digest/Ukraine iz morskoy derqavi v stranu u morya.html](http://www.ukrudprom.com/digest/Ukraine%20iz%20morskoy%20derzhavi%20v%20stranu%20u%20morya.html).
- [10] Менеджмент морських ресурсів : навчальний посібник. Уклад. : О. П. Безлуцька, А. П. Бень, М. О. Колегаєв та ін. Херсон: Херсонська державна морська академія, 2011. 100 с.
- [11] Управління інноваційною діяльністю підприємств та організацій морегосподарського комплексу: монографія. С. І. Бай, В. С. Блінцов, С. Д. Бушуєв та ін. Миколаїв: Видавець Торубара О. С, 2013. 448 с.
- [12] Залогин, Б. С. Океан человеку. Б. С. Залогин. – М.: Мысль, 1983. 206 с.
- [13] Магула, В. Е. Історія освоєння Світового океану: Підручник. В. Е. Магула. Миколаїв, УДМТУ, 2000. 167 с.
- [14] Манн-Боргезе Э. Драма океана. Э. Манн-Боргезе / Пер. с англ. Л.: Судостроение, 1982. 176 с.
- [15] Риффо К. Будущее – океан. Клод Риффо. / Пер. с фр. П. С. Чахотина, Ж. А. Чернява, В. Н. Шабалина. Под ред. В. А Некрасова. Л.: Гидрометеиздат, 1978. 272 с.
- [16] Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року» за № 1307 від 7 жовтня 2009 р. URL: zakon4.rada.gov.ua.
- [17] Морская доктрина Российской Федерации на период 2020 г. Судостроение, 2001, №6. с. 9-12;
- [18] Морская доктрина Российской Федерации на период 2020 г. Судостроение, 2002, №1. с. 9-11.

The problems of development of regional marine economy complexes of the world's countries

Gurchenkov O.P.1, Trunin K.S. 2, Tubaltsev A.M 3

¹⁻³Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Mykolayiv, Ukraine