

М. В. Волосяк, Л. Ю. Вдовиченко

**МОРЕГОСПОДАРСЬКИЙ
КОМПЛЕКС:
ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТА РЕГУЛЮВАННЯ**

МОНОГРАФІЯ

Київ
«Центр учбової літератури»
2018

УДК 330.341.1:338.012 (26)
В 68

*Рекомендовано до друку
Вченою радою Науково-дослідного інституту економічного розвитку
(протокол №2 від 01.02.2018)*

Рецензенти:

С.К. Харічков, доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри менеджменту імені І.П. Продіуса (Одеський національний політехнічний університет);

С.В. Захарін, доктор економічних наук, професор, директор, голова Вченої ради інституту (Науково-дослідний інститут економічного розвитку, м. Київ);

С.В. Ільченко, доктор економічних наук, старший науковий співробітник, провідний науковий співробітник інституту (Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, м. Одеса).

В 68 **Волосюк М.В., Вдовиченко Л.Ю.** Морегосподарський комплекс: проблеми розвитку та регулювання : монографія / М.В. Волосюк, Л.Ю. Вдовиченко. – Київ: «Центр учбової літератури», 2018. – 152 с.

ISBN 978-617-673-675-3

Монографія досліджує науково-методичні та практичні питання потенціалу морегосподарського комплексу як резерву економічного розвитку України. Представлені результати дослідження стану, тенденцій розвитку та сучасних проблем регулювання у сфері морегосподарювання, нових методів та напрямів морегосподарської діяльності в умовах реалізації державної регіональної політики, розроблені відповідні рекомендації.

Призначена для науковців, викладачів, аспірантів, студентів вищих навчальних закладів, посадових осіб органів державної влади та місцевого самоврядування, а також для всіх тих, хто цікавиться зазначеною проблемою.

ISBN 978-617-673-675-3

© Волосюк М.В., Вдовиченко Л.Ю., 2018.
© Видавництво «Центр учбової літератури», 2018.

З М І С Т

ВСТУП	4
РОЗДІЛ I. СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ	8
1.1. Інституційні та організаційно-економічні засади розвитку морегосподарського комплексу	8
1.2. Регуляторна проблема у сфері морегосподарювання України	16
1.3. Світовий та вітчизняний досвід регіонального розвитку приморських територій	32
РОЗДІЛ II. ДІАГНОСТИКА МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ	49
2.1. Потенціал морегосподарського комплексу – резерв економічного розвитку України	49
2.2. Стан і тенденції розвитку підприємств вітчизняного морегосподарського комплексу: регіональний фрагмент (на прикладі Миколаївської області)	55
2.3. Оцінка розвитку портової інфраструктури України у сучасних умовах	65
РОЗДІЛ III. РЕГІОНАЛЬНИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ	75
3.1. Проблеми розвитку морегосподарського комплексу в контексті сучасної регіональної політики України	75
3.2. Інформаційний аспект регуляторної політики у розвитку морегосподарського комплексу та приморських регіонів	86
3.3. Моделювання розвитку приморських регіонів як інструмент регуляторної політики у морегосподарському комплексі	94
ВИСНОВКИ І ПРОПОЗИЦІЇ	103
ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	109
ДОДАТКИ	125

ВСТУП

У XXI столітті значення Світового океану в життєдіяльності людства різко зросло. Морегосподарський комплекс відіграє одну з провідних ролей у формуванні загальносвітового валового продукту. Сьогодні нарощується промисел водних біологічних ресурсів в конвенційних районах Світового океану, а особливо за межами їх дії. Починається повномасштабне освоєння мінеральних і енергетичних ресурсів континентального шельфу та активізується робота щодо забезпечення доступу до ресурсів глибоководного дна, оголошеного «спільною спадщиною людства», що обумовлено виснаженням запасів корисних копалин континентальної частини Землі. Все ширше залучаються до промислового обігу альтернативні енергоджерела з використанням геотермальної, циркуляційної океанічної, хвильової, планетарної гравітаційної (припливи і відливи) енергії.

Світовий океан стає стратегічним ресурсом людства, проте технологічно складні види морської діяльності доступні лише окремим, найбільш розвиненим країнам або провідним морським державам. В їх новій морській політиці проводяться заходи, що сприяють військовій, транспортній, енергетичній та продовольчій безпеці, ефективному і раціональному управлінню океанічними ресурсами, комплексному і гармонійному розвитку морського сектору економіки, а також впорядкованому сталому соціально-економічному зростанню приморських регіонів, окремих поселень і територій.

Те, що відбувається формування нового техніко-економічного укладу в розвинених країнах, різко актуалізувало і вивело на якісно інший рівень багато питань, пов'язаних як з концептуальним обґрунтуванням, так і з практикою розвитку морегосподарського комплексу України. Тому Національним інститутом стратегічного дослідження, підпорядкованим Президенту України, у червні 2016 року у аналітичній доповіді «Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України» було досліджено низку проблем морегосподарського комплексу в контексті реалізації державної морської політики України та надано рекомендації, орієнтовані на

збільшення економічної присутності України у просторі Світового океану та розвиток торговельного мореплавства як чинника забезпечення національних інтересів держави.

Поняття «морегосподарський комплекс» ввели у вітчизняну практику одеські науковці-географи В. Дергачов та О. Топчієв, якими протягом 1989-1995 років розроблялась концепція соціально-економічного розвитку Українського Причорномор'я. Результатом такої роботи у 1997 році стала монографія, що являла собою Національну доповідь України: «Black Sea Enviromental Priorities Study – Ukraine» (New York, 1998), яка вийшла друком під егідою ООН.

На сьогодні цікаві й оригінальні наукові дослідження у сфері функціонування морегосподарського комплексу України також в основному ведуться одеськими науковцями. Так, наукові інтереси професора О. Котлубая (Одеський інститут проблем ринку та еколого-економічних досліджень НАН України) і очолюваної ним наукової школи спрямовані на вирішення теоретичних проблем формування сучасної міжнародної судноплавної політики, національної морської політики України, методичного інструментарію та законодавчого забезпечення розвитку міжнародного та національного морського судноплавства, морської торгівлі України, фрахтової незалежності національних зовнішньоторговельних зв'язків. За участю та під керівництвом професора Б. Буркинського в Одеському інституті проблем ринку та еколого-економічних досліджень НАН України створено й інші наукові школи, які проводять дослідження з проблем структурної перебудови морегосподарського комплексу Українського Причорномор'я, формування національних транспортно-технологічних систем.

Функціонують одеські школи морського та митного права (професори О. Кібік, О. Подцерковний, Ю. Драпайло, Є. Додін).

Отже, обрана тема наукового дослідження є вкрай актуальною.

Звідси окреслено мету дослідження – розроблення методологічних положень та практичних рекомендацій щодо формування та реалізації ефективного механізму морегосподарського комплексу України.

У роботі особлива увага приділена таким аспектам функціонування морегосподарського комплексу України:

- сучасним тенденціям розвитку морегосподарського комплексу;
- проблемам та потенціалу морегосподарського комплексу як резерву економічного розвитку України;
- перспективним напрямом діяльності у сфері функціонування морегосподарського комплексу в умовах реалізації державної регіональної політики.

Отримані вагомі нові наукові результати щодо визначення функціональної структури морегосподарського комплексу України як єдиної системи, що має синергетичний потенціал та внутрішні резерви для формування інфраструктур акваторіального та територіального розвитку при їх взаємодії; економічної та правової природи інформаційних відносин суб'єктів всіх напрямів діяльності у сфері морегосподарювання; базових елементів формування та реалізації стратегії розвитку морегосподарського комплексу на державному та регіональному рівнях.

Позитивним здобутком дослідження є запропонований алгоритм, який дозволяє виробити комплексний погляд на державну регіональну політику просторового розвитку з урахуванням внутрішнього потенціалу приморських регіонів. А пропозиції щодо створення державної інформаційної системи, що формує електронну інформаційну взаємодію органів державного управління з суб'єктами морегосподарської діяльності, дозволять розробити системний підхід до координації процесу здійснення регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання задля балансу інтересів держави, населення приморських територій і господарюючих суб'єктів.

Цінними також є:

– висновки щодо необхідності підвищення якості вітчизняної портової інфраструктури шляхом переходу від централізованого характеру управління, планування, керівних вказівок до територіальних аспектів та інструментів розвитку із залученням до системи управління портовими підприємствами місцевих органів державного управління;

– пропозиції з організації системи моніторингу сталого розвитку приморського регіону та реалізації моделі оцінки проектів сталого розвитку у рамках системи управління морегосподарським комплексом приморського регіону.

Монографія базується на матеріалах наукових досліджень канд. екон. наук, доцента, доцента кафедри економічної теорії Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова (м. Миколаїв) Волосюк М.В.; канд. екон. наук, старшого викладача кафедри економічної теорії Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова (м. Миколаїв) Вдовиченко Л.Ю.; д-ра екон. наук, професора, завідувача кафедри менеджменту імені І.П. Продиуса Одеського національного політехнічного університету Харічкова С.К. і аспіранта кафедри економічної кібернетики та інформаційних технологій Одеського національного політехнічного університету Лукьянкової Ю.О. (гл. 2.3); старшого викладача кафедри менеджменту імені І.П. Продиуса Одеського національного політехнічного університету Лук'янчук О.М. (гл. 3.3).

Можлива галузь застосування наукового дослідження відповідно до класифікації видів економічної діяльності в Україні:

72.2 Дослідження й експериментальні розробки у сфері суспільних і гуманітарних наук.

84.1 Державне управління загального характеру; соціально-економічне управління.

85.4 Вища освіта.

Використання положень монографії буде сприяти вдосконаленню інституційних та організаційно-економічних засад сталого розвитку морегосподарського комплексу як резерву економічного розвитку України в цілому та приморських регіонів зокрема.

РОЗДІЛ І

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ

1.1. Інституційні та організаційно-економічні засади розвитку морегосподарського комплексу

Зростання економіки України та входження українського господарського комплексу до європейського та світового економічного простору ґрунтується, зокрема, на підвищенні ефективності функціонування морегосподарського комплексу, в зв'язку з чим обумовлюється необхідність визначення дефініції «морегосподарський комплекс», дослідження проблем і перспектив його розвитку та окреслення функціональної структури сучасного морегосподарського комплексу в Україні. Тому перед авторами стоять завдання щодо:

- розширення змісту поняття «морегосподарський комплекс»;
- обґрунтування методологічного підходу до організації сучасного морегосподарського комплексу;
- визначення функціональної структури морегосподарського комплексу України.

Вивчаючи літературні джерела з цього питання, було виявлено, що існує низка підходів до поняття морегосподарського комплексу [1–9], але, як серед науковців, так і практиків, одностайності суджень у його визначенні все ж таки немає. В результаті чого, вивчення даної проблеми та розроблення відповідної теоретичної і методологічної бази, яка б дала можливість сформулювати механізм функціонування сучасного морегосподарського комплексу в цілому та дозволила б аналізувати стан та перспективи його розвитку в Україні, досліджені недостатньо.

Для досягнення цієї мети доречним є розгляд різноманітних підходів науковців до тлумачення терміну «морегосподарський комплекс» (табл. 1.1) та перелічення всіх факторів (напрямів, об'єктів) тяжіння до моря. Проте, враховуючи, що серед них можуть бути й такі, які на сьогодні ще не мають самостійного соціально-економічного значення, в цьому випадку наше знання буде неповним [1].

Таблиця 1.1

**Наукові підходи до тлумачення терміну
«морегосподарський комплекс»**

Автор 1	Термін 2	Визначення терміну 3
С.Б. Савельєва, А.М. Савельєв, І.В. Козинський [1]	Море- господарська діяльність	За характером ресурсної функції як головної функції морегосподарського комплексу види морегосподарської діяльності можна поділити на три групи: – видобування морських ресурсів або пряме використання морських ресурсів (видобуток нафти і газу, інших мінеральних ресурсів на шельфі морів, рибальство, аквакультура, використання водних ресурсів для водопостачання, отримання хімічних елементів тощо) – користування морськими ресурсами або непряме використання (рекреація, морський транспорт, військово-морський флот, портове господарство, суднобудування, гідротехнічне і прибережне будівництво, науково-дослідна діяльність тощо) – охорона морських ресурсів або навколишнього морського середовища
Ю.В. Малініна [2]	Морська діяльність	Морська діяльність здійснюється морським сектором економіки країни. До її видів відносяться: – видобуток мінеральних ресурсів на морському шельфі – рибне господарство (промислове рибальство, штучне відтворення і переробка морських гідробіонтів, допоміжні та обслуговуючі виробництва) – морська рекреація (морський туризм, оздоровча та лікувальна діяльність на морських узбережжях) – морський транспорт (морське судноплавство і торгове господарство) – суднобудівна промисловість – морська науково-дослідницька діяльність; морська геологія та розвідка надр на шельфі, береговому схилі та дні Світового океану
Л.Б. Тарханова [3]	Морська діяльність	Складний динамічний процес вивчення, засвоєння та використання прибережних та морських ресурсів і просторів. Морська діяльність пов'язана з необхідністю обліку впливу багатьох міжнародно-політичних, соціально-економічних та екологічно-технологічних факторів, що визначають перспективи її просторового розвитку
Г.Г. Гогоберидзе [4]	Сфери морської економіки	Базовими принципами визначення сфер морської економіки та їх розподілу за секторами економіки мають бути такі: – галузь економіки повинна бути безпосередньо пов'язана з функціонуванням морегосподарського комплексу (наприклад, рибодобувна промисловість) – можливість виділити морську складову діяльності галузі економіки (наприклад, туризм) – продукти, отримані як результат діяльності галузі економіки, можуть оцінюватися в ринковій монетарній формі

Продовження табл. 1.1

1	2	3
О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.О. Котлубай та ін. [5]	Морегосподарський комплекс	Територіальне поєднання суб'єктів господарської діяльності галузі морського транспорту, суб'єктів інших галузей, незалежно від форм власності, які взаємодіють між собою та конкурують в межах однієї сфери діяльності, з метою задоволення потреб населення та суспільного виробництва в продукції та послугах морського транспорту за допомогою використання природних, інтелектуально-професійних і створених людиною засобів. Основні напрями діяльності у сфері функціонування морегосподарського комплексу: 1) господарська діяльність в морському порту 2) транспортна морегосподарська діяльність (з приводу здійснення перевезень морським транспортом пасажирів і вантажів) 3) суднобудівельна і судноремонтна діяльність 4) рибне господарство (рибна промисловість), яке включає і функціонування морських рибних портів і морського транспорту рибного господарства 5) супутня будівельна, підрядна і пов'язана з ними діяльність, спрямована на створення, управління і підтримку у нормальному стані об'єктів портової інфраструктури
В.В. Ковалевський [6]	Морегосподарський комплекс	Складна, багатокomпонентна керована система, цільовими функціями якої є забезпечення господарства країн природними ресурсами морів та океанів, розширення зовнішньоекономічного потенціалу, що формується на рівні підприємств, регіонів і країн
Ю.В. Седнев [7]	Морегосподарський комплекс	Складна соціально-господарська система, що складається з транспортних, виробничих, соціальних, природокористовних, управлінських та інших відносин. Морегосподарський комплекс відрізняється від інших транспортно-господарських комплексів концентрацією власних виробничих, організаційних і кадрових ресурсів у приморських територіальних громадах, насамперед міських. Морегосподарський комплекс безумовно можна вважати специфічним об'єктом муніципальних правовідносин
В.В. Озаринська [8]	Морегосподарський комплекс	Складний комплекс взаємопов'язаних підприємств різного розміру та спеціалізації, взаємодія яких є обов'язковим елементом їх діяльності та сприяє розвитку морської галузі в цілому
С.Б. Савельєва [9]	Регіональний морегосподарський комплекс	Цілісна сукупність взаємодіючих в межах певної акваторії підприємств і організацій, що представляє собою соціально-економічну систему, функціональна домінанта якої полягає у забезпеченні конкурентної переваги регіонального господарства за рахунок раціонального використання морських ресурсів

Джерело: складено авторами за [1-9].

Отже, рівень складності взаємодії сегментів у морегосподарському комплексі потребує формування такої концепції, яка, не зважаючи на існуючий понятійний апарат, а також на чисельні напрацювання в галузі економіки і права, буде являти собою абсолютно особливу наукову проблему фундаментального характеру. Дослідницький інтерес до проблем і перспектив розвитку морегосподарського комплексу зростає, й зрозуміло, що багато досліджень методично перетинаються, доповнюючи одне одного. При цьому виділяється коло проблем, які привертають увагу вчених. Основні наукові підходи до вивчення цієї складної, багатокомпонентної економічної системи представлені у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Концептуальні основи щодо проблем і перспектив розвитку сучасного морегосподарського комплексу

Підсистеми сучасного морегосподарського комплексу	Науковий підхід	Ключові фактори / напрямки / об'єкти уваги
1	2	3
І. «Морська» економіка або економіка моря	Концептуальна програма засвоєння біоресурсів відкритого океану (В.В. Івченко [10])	– наукова (науково-технічна), економіко-організаційна, правова підготовка засвоєння біологічних ресурсів в будь-яких районах та по будь-яких об'єктах океанічної риболовлі – всебічна підготовка кадрів з добутку та обробці біологічних ресурсів
	Концепція створення рибогосподарського кластеру (Р.М. Скупський [11])	– інноваційний розвиток рибного господарства – розбудова берегової інфраструктури марикультурного виробництва та морегосподарського комплексу – розширення географії рибного морського та океанічного промислу – організація підготовки висококваліфікованих спеціалістів рибної галузі
ІІ. «Прибережна» економіка	Кластерна концепція в морегосподарському комплексі (В.М. Осипов [12], В.І. Чекаловець [13], Н.Г. Гребенник [14])	– оцінка стану й прогноз розвитку морегосподарського комплексу в регіоні – оцінка перспективності створення морського кластеру – прогноз ефективності функціонування морського кластеру

Продовження табл. 1.2

1	2	3
	Концепція конвергенції регіональних економічних кластерів при розвитку морської інфраструктури (М.О. Загородніков [15])	– визначення «ядра» кластеру й складу його учасників – аналіз вертикальних та горизонтальних зв'язків – формування органу управління
	Комплексне управління прибережними зонами (КУПЗ) (О.Г. Кропинова, Е.П. Афанасьєва [16])	– складові КУПЗ: природні процеси, які створюють й підтримують прибережні екосистеми; ресурси, що генеруються прибережними екосистемами; тип і масштаб існуючих і потенційних (в контексті соціальних, економічних і політичних обставин) конфліктів у використанні ресурсів – відмінність масштабів управління (створення управлінської вертикалі) – дуалізм ролі населення (в контексті КУПЗ населення може розглядатися як внутрішнє або зовнішнє по відношенню до приморської території середовище) – пріоритет стратегічного планування (у порівнянні з іншими типами планування)
	Концепція формування економіко-екологічного механізму управління морським природокористуванням (О.М. Громова, О.Л. Гетьман [17])	– система платежів за природокористування – компенсаційний механізм відшкодування збитків – методи економіко-екологічного обґрунтування морегосподарських рішень – механізми стимулювання використання екологічно безпечних прогресивних технологій в морській діяльності тощо

Джерело: складено авторами за [10-17].

Таким чином, «морегосподарський комплекс – це складна, багатокомпонентна керована економічна система, в рамках якої виділяються дві підсистеми:

- «морська» економіка, що безпосередньо пов'язана з морською діяльністю, включаючи її морські та прибережні види (морський транспорт, рибальство, добуток морських мінеральних ресурсів, морські круїзи та суднобудування);

• «прибережна» економіка, яка пов'язана з розвитком прибережних територій, що забезпечують доступ до отримання вигод від морської діяльності (зокрема, не морські галузі за рахунок взаємодії з різними видами морської діяльності)» [18].

Проведений аналіз наукових підходів [1–18] дозволяє визначити основні напрями розвитку вітчизняного морегосподарського комплексу (рис. 1.1).

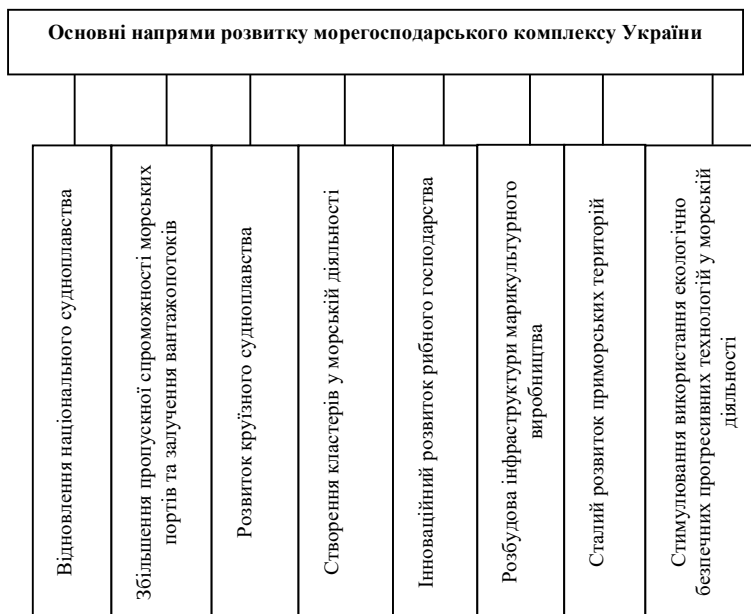


Рис. 1.1. Основні напрями розвитку морегосподарського комплексу України

Джерело: складено авторами за [1-18].

На основі визначених напрямів та наукових підходів щодо тлумачення дефініції «морегосподарський комплекс» побудуємо функціональну структуру морегосподарського комплексу України (рис. 1.2). Зазначимо, що дану структуру складено без урахування об'єктів соціальної інфраструктури.

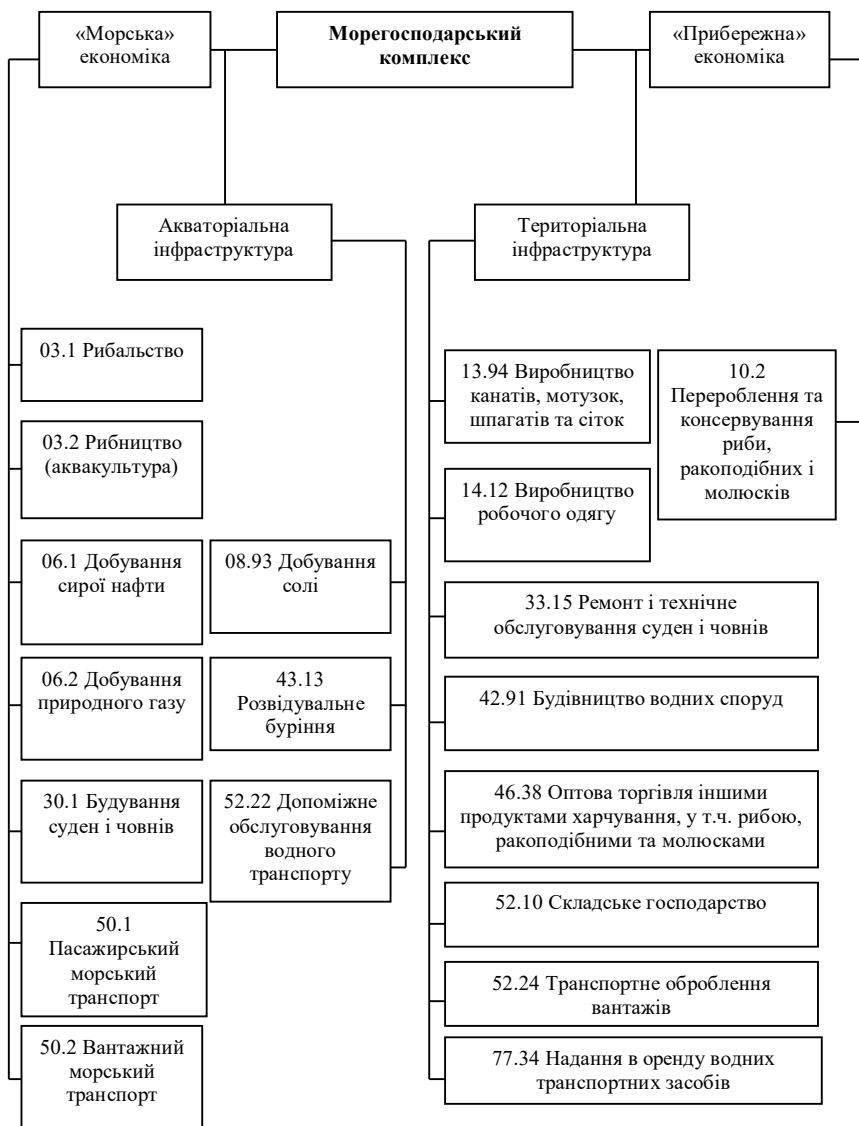


Рис. 1.2. Функціональна структура морегосподарського комплексу України

Джерело: складено авторами за [19].

Отже, морегосподарський комплекс не обмежується тільки межами акваторії, а враховує й прибережну діяльність та поділяється на функціональні сегменти, які є, з одного боку, самостійними видами господарської діяльності, а, з другого – взаємопов'язаними, і таким чином складають єдину систему, що має синергетичний потенціал та внутрішні резерви для формування інфраструктур акваторіального та територіального розвитку при їх взаємодії. Сформований авторами на підставі проведеного дослідження методологічний підхід до функціонування морегосподарського комплексу як цілісної системи є основою для побудови кластерної форми організації цього комплексу, яка має підвищити внутрішню і міжнародну конкурентоспроможність його членів за рахунок комерційної і некомерційної співпраці, наукових досліджень та інновацій, освіти, навчання і заходів політики підтримки.

Крім визначення сутності поняття морегосподарського комплексу та змісту його функцій даний методологічний підхід включає й положення, що забезпечуватимуть ефективне функціонування в Україні морегосподарського комплексу, а саме:

- збалансований розвиток діючих суб'єктів морегосподарського комплексу;
- переорієнтацію або створення нових суб'єктів, що заповнять відсутні сегменти в морегосподарському комплексі;
- ліквідацію диспропорцій, що виникають у розвитку функціональних сегментів морегосподарського комплексу;
- тісний взаємозв'язок усіх суб'єктів морегосподарського комплексу;
- розширення участі суб'єктів морегосподарського комплексу у побудові стратегії економічного розвитку морської діяльності.

При цьому ефективне управління у сучасному морегосподарському комплексі України має здійснюватися на державному, регіональному рівнях та рівні суб'єктів господарювання за допомогою прямих і непрямих методів.

1.2. Регуляторна проблема у сфері морегосподарювання України

Морська діяльність як комплексний об'єкт дослідження стала вивчатися в нашій країні порівняно недавно – в 2009 році затверджено Морську доктрину України на період до 2035 року [20]. Відповідно до цієї доктрини:

- «державна морська політика» визначається як система врегульованих зовнішніх і внутрішніх суспільних відносин, які виникають в процесі впровадження морської діяльності, реалізації національних інтересів України у цій сфері;

- під «морською діяльністю» розуміється використання ресурсів Азовського і Чорного морів... та інших районів Світового океану на користь України шляхом провадження ефективної і безпечної морської господарської діяльності, сталої військово-морської діяльності та діяльності, пов'язаної з охороною державного кордону на морі;

- морська господарська (морегосподарська) діяльність є складовою морської діяльності і визначається як процес отримання вигоди від використання ресурсів Азовського і Чорного морів... та інших районів Світового океану для задоволення потреб людини і суспільства та розширеного відтворення природно-ресурсного потенціалу Світового океану.

Принциповим є те, що в даних визначеннях «морська діяльність» та «морегосподарська діяльність» або в подальшому застосуванні як діяльність у сфері морегосподарювання відноситься до держави, тобто стосується питань регуляторної діяльності органів державного управління.

Відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 року під морською діяльністю найчастіше розуміють різні види діяльності, які реалізуються на морській акваторії: військово-морська діяльність, морські перевезення, морське промислове рибальство, розробка корисних копалин на дні і в надрах, морські наукові дослідження, збереження морського середовища, прокладка підводних кабелів і трубопроводів, виробництво енергії шляхом використання води, течій і вітру, створення і використання штучних островів, установок і споруд [21].

Однак дана структура не в повній мірі відображає практику, що склалася в українській морегосподарській діяльності, оскільки суть основних правових документів щодо розвитку такої діяльності в Україні, а саме: Морської доктрини України [20], рішення РНБОУ «Про заходи щодо розвитку України як морської держави» [22] (пізніше це рішення було скасовано Указом Президента України до рішення РНБО від 28.04.2014 року [23]), Стратегії розвитку морських портів на період до 2038 року [24], Закону України «Про морські порти України» [25] тощо можна звести до одного: морська галузь – це порти. Про це свідчить здійснений на підставі актів законодавства, які є нормативно-правовими актами, що становлять найбільшу частину правового масиву у сфері морегосподарського комплексу серед інших джерел права, аналіз нормативно-правового забезпечення функціонування морегосподарського комплексу України (Додатки А та Б). Загальні нормативно-правові акти (Конституція України [26] та кодекси: Кодекс торговельного мореплавства України [27], Цивільний кодекс України [28], Господарський кодекс України [29], Бюджетний кодекс України [30], Податковий кодекс України [31], Земельний кодекс України [32], Водний кодекс України [33]) стосуються всіх без винятку напрямів діяльності у сфері функціонування морегосподарського комплексу. Разом з цим проведена оцінка загальних та специфічних нормативно-правових актів у сфері функціонування морегосподарського кодексу дозволила дійти до таких висновків:

– чинне законодавство України оперує поняттям «морегосподарський комплекс», проте у законодавчих актах зазначене поняття чітко не визначено. А як вказано у [5] «...функціонування морегосподарського комплексу не можна організувати, а тим паче не можна розраховувати на його розвиток, якщо не забезпечити правопорядок у відповідних відносинах, передусім господарський правопорядок... Саме на підставі господарського законодавства України визначається порядок утворення та функціонування господарюючих суб'єктів у цій сфері, формується державна морегосподарська політика...»;

– у нормативно-правових актах, направлених на підтримку та розвиток морегосподарського комплексу України, слабо враховуються регіональні чинники;

– питання щодо підтримки та розвитку суднобудівної промисловості постають лише в нормативно-правових актах у сфері планування морегосподарського комплексу: Морській доктрині України [20] та Стратегії розвитку морських портів на період до 2038 року [24];

– на сучасному етапі економічного розвитку України зовсім відсутня державна підтримка щодо створення сприятливих умов для залучення інвестицій, зокрема іноземних, зниження витрат на будівництво суден і поповнення обігових коштів суднобудівних підприємств і відповідні підприємства самотужки вирішують ці питання.

Отже, такий спрощений підхід до функціонування в Україні морегосподарського комплексу звужує й спектр можливості прийняття адекватних державних рішень у цій сфері.

До того ж до видів морської діяльності, відповідно до класифікації Ради по вивченню продуктивних сил, відносяться:

- видобуток мінеральних ресурсів на морському шельфі;
- рибне господарство (промислове рибальство, штучне відтворення і переробка морських гідробіонтів, допоміжні та обслуговуючі виробництва);
- морська рекреація (морський туризм, оздоровча та лікувальна діяльність на морських узбережжях);
- морський транспорт (морське судноплавство і торгове господарство);
- суднобудівна промисловість;
- морська науково-дослідницька діяльність; морська геологія та розвідка надр на шельфі, береговому схилі та дні Світового океану [2].

Однак у цьому переліку відсутні такі сфери діяльності як державне управління морегосподарським комплексом.

У зв'язку з цим в Україні актуалізуються проблеми регуляторної діяльності держави у сфері морегосподарювання і наукових досліджень у цьому напрямку.

З огляду на викладене вище та оперуючи термінологією Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (стаття 1) [34], з нашої точки зору [35]:

1. Державна регуляторна політика у сфері морегосподарювання – це напрям державної морської політики, орієнтований на вдосконалення правового регулювання господарських та адміністративних відносин між регуляторними органами або іншими органами державного управління і суб'єктами морегосподарювання, недопущення прийняття економічно недоцільних та неефективних регуляторних актів, зменшення втручання держави у діяльність суб'єктів морегосподарювання й усунення перешкод для розвитку морської господарської діяльності, яка здійснюється в межах, у порядку та у спосіб, що встановлені Конституцією та законами України.

2. Основна мета заходів регуляторної політики та регуляторної діяльності держави у сфері морегосподарювання – сприяння при реалізації суб'єктами господарювання морегосподарських проектів ринкової конкуренції та інноваційному підприємництву.

У Кодексі торговельного мореплавства України [27] розкрито суть суб'єкта морегосподарської діяльності або суб'єкта морегосподарювання, для характеристики якого визначальними є дві ознаки: статусна (суб'єкти повинні мати статус суб'єкта господарювання) та предметна (суб'єктів об'єднує певна сфера діяльності – торговельне мореплавство).

Відповідно до завдань та сфери діяльності визначають такі групи суб'єктів морегосподарської діяльності [27]:

- суб'єкти, діяльність яких пов'язана з використанням морських суден (перевезення, виконання буксирних, криголамних операцій тощо);

- суб'єкти, діяльність яких пов'язана з використанням ресурсів моря (морські промисли, видобування корисних копалин тощо);

- суб'єкти, що здійснюють обслуговуючу діяльність у сфері торговельного мореплавства (морські порти, агенти тощо).

Проте морську та морегосподарську діяльність, а отже й групи суб'єктів морегосподарювання не можна, як вже зазначалося раніше, обмежувати тільки межами акваторії. Саме слабе врахування ролі прибережної діяльності не повною мірою відображає системоутворюючий характер провадження державної регуляторної політики у сфері морегосподарювання.

Відповідно до українського законодавства адміністративні процедури з підготовки та реалізації регуляторних актів (нормативно-правових актів та інших офіційних письмових документів, предметом регулювання яких виступають господарські та адміністративні відносини) є обов'язковими для всіх регуляторних органів [34].

В подальшому процес – від появи самої ідеї про необхідність розробки регуляторного акту до його впровадження і оцінки впливу – називатимемо регуляторним процесом, а діяльність усіх суб'єктів, задіяних у ньому – регуляторною діяльністю.

Динамічність економічних процесів у сфері морегосподарювання викликає потребу у здійсненні органами державного управління як суб'єктами регуляторної діяльності оперативних дій з короткострокового тактичного і стратегічного регулювання морської сфери господарювання. Суб'єкти господарювання, представники бізнес-середовища та незалежні експерти також є суб'єктами регуляторної діяльності, оскільки вони мають право вносити пропозиції про необхідність як підготовки, так і перегляду регуляторних актів, подавати зауваження та пропозиції щодо оприлюднення проектів регуляторних актів, відстеження їх результативності.

Отже, з точки зору участі у формуванні та реалізації стратегії розвитку морегосподарської сфери діяльності (мореґосподарського комплексу) в Україні, на нашу думку, доцільно виділити чотири рівні суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання, які поділяються на шість груп (рис. 1.3).

- Перший рівень: органи державного управління, відповідальні за здійснення регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання – група А: регуляторні органи;

- Другий рівень: органи державного управління, що контролюють здійснення регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання – група Б: регуляторні органи вищого рівня державного управління; група В: погоджувальні органи і група Г: інші органи державного управління;

- Третій рівень: суб'єкти, які беруть участь в здійсненні і контролі регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання – група Д: суб'єкти морегосподарювання;

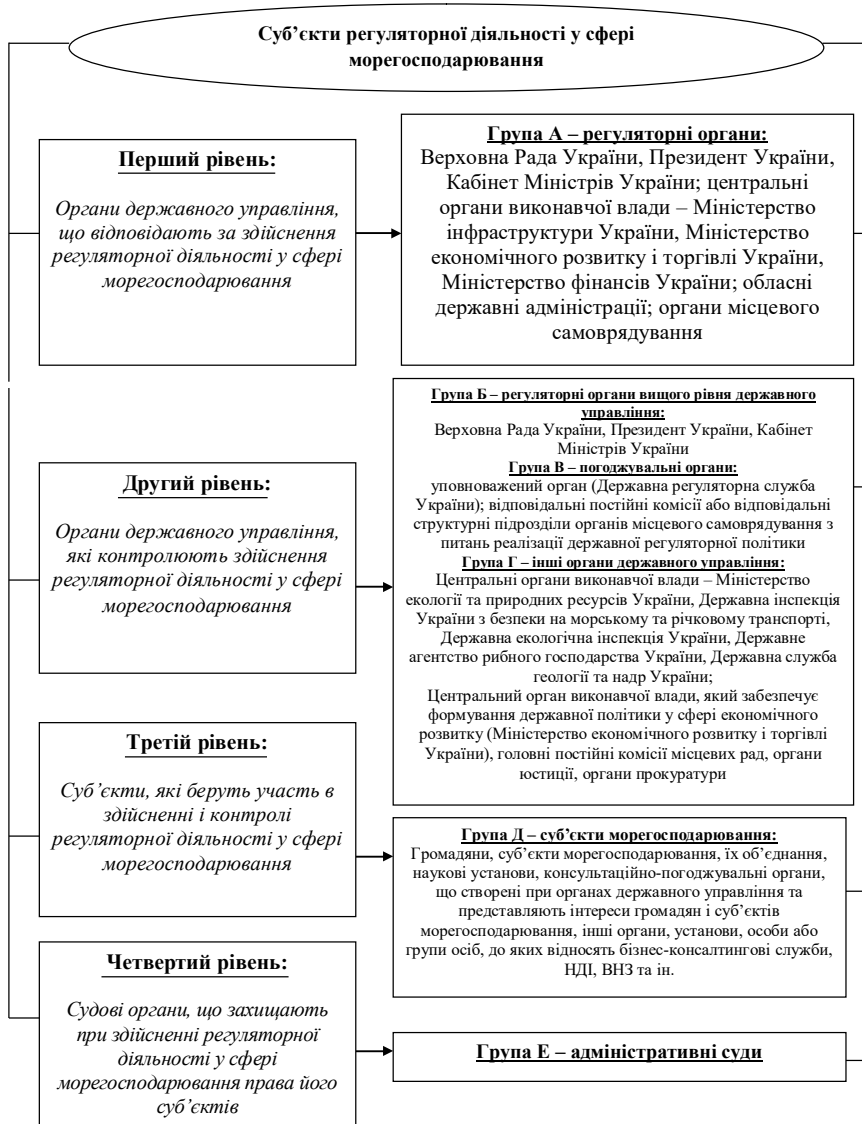


Рис. 1.3. Суб'єкти регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання України

Джерело: складено авторами за [34; 35].

• Четвертий рівень: судові органи, що захищають при здійсненні регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання права його суб'єктів – група Е: адміністративні суди.

Таким чином, суб'єкти регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання України мають складну структуру і представлені законодавчими та виконавчими (галузевими, функціональними, погоджувальними, регіональними) інститутами.

Отже, учасників, які взаємодіють між собою у регуляторному процесі щодо прийняття певних регуляторних актів у морегосподарській сфері діяльності вважатимемо суб'єктами регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання, а відносини, що складаються між ними в процесі такої регуляторної діяльності – інформаційними відносинами. Для налагодження цих відносин має бути задіяний відповідний механізм, який ми називатимемо механізмом інформаційних відносин суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання.

Існують різні підходи до визначення поняття «механізм», представлені у табл. 1.3.

Таблиця 1.3

Підходи до тлумачення терміну «механізм»

Словник	Визначення терміну «механізм»
1	2
Тлумачний словник російської мови [36, с.101]	а) Послідовність станів, процесів, що визначають собою або дію, або явище б) Система, пристрій, що визначає порядок виду діяльності
Словник бізнес-термінів [36, с.123]	а) Внутрішній устрій машини б) Послідовність дій, станів, що визначають процес або явище
Економічний енциклопедичний словник С. Мочерного [36, с.244]	Система, пристрій, спосіб, що визначають порядок певного виду діяльності; внутрішній пристрій машини, устаткування тощо – система певних ланок та елементів, що приводить їх у дію (банківського кредитування, банкрутства підприємства, використання економічних законів, викупу акцій, вироблення менеджменту цілей, грошової трансмісії, добровільного звільнення, забезпечення економічної безпеки та ін.)

Продовження табл. 1.3

1	2
Філософський словник Л. Ільїчева [36, с.301]	Однобічний метод пізнання, який оснований на визнанні механічної форми руху матерії як єдиної та об'єктивної форми руху
Енциклопедичний словник Ф. Брокгауза, І. Ефрона [36, с.354]	То, що приводить в дію
Великий економічний словник [37, с.302]	Система тіл, яка призначена для перетворення руху одного чи декількох тіл до відповідних рухів інших тіл
Короткий економічний словник [37, с.144]	Послідовність станів, процесів, які визначають собою які-небудь дії, явища; система, пристрій, який визначає порядок якого-небудь виду діяльності
Тлумачний словник Д. Ушакова [36, с.367]	Внутрішній пристрій, система функціонування чого-небудь, апарат якогось виду діяльності (мови, роботи мозку)
Англо-російський словник В. Мюллера [37, с.288]	Апарат, пристрій, техніка
Словник-довідник «Державне управління» [38, с.23]	Практичні заходи, засоби, важелі, стимули, за допомогою яких органи державної влади впливають на суспільство, виробництво, будь-яку соціальну систему з метою досягнення поставлених цілей

Джерело: складено авторами за [36-38].

На думку О. Федорчака, з якою варто погодитися, поняття «механізм» і поняття «процес» не можна порівнювати між собою, оскільки процес – це лише послідовність етапів перетворення чого-небудь, а механізм – це значно ширше поняття, яке охоплює різноманітні інструменти, важелі, засоби та стимули [39, с.15].

Отже, аналіз розуміння терміну «механізм» дало змогу визначити нам його як складну систему, призначену для досягнення поставлених цілей, що має певну структуру, методи, важелі, інструменти впливу на об'єкт управління.

Досвід багатьох країн показав надзвичайну важливість єдності гілок органів державного управління та інституцій громадського контролю, їх інформаційні взаємозв'язки і взаємозалежності з метою забезпечення ефективного розвитку сфер господарювання національної економіки.

Оцінюючи сучасні українські реалії, серед важливих особливостей економічного розвитку виділяється відсутність взаємозв'язку між вітчизняною наукою і виробництвом, конкурентних стимулів у суб'єктів господарювання, зосередження інновацій переважно на великих підприємствах.

При таких умовах необхідною передумовою вироблення ефективної регуляторної діяльності держави у всіх сферах національної економіки є консенсус економічних інтересів основних суб'єктів її здійснення.

У зв'язку з цим, вважаємо, що специфікою нинішньої ситуації при проведенні регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання є, з однієї сторони, наявність прогресивного Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» [34] і, з іншої – низький рівень його виконання регуляторними органами (групою А) через неврегульованість питань саме в інформаційних відносинах головних згрупованих та перелічених на рис. 1.3 суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання України (груп А, Б, В, Г, Д).

Досить часто існує думка, що інформаційні відносини виникають через використання автоматизованих систем управління. Автоматизація управління – це впорядкування інформаційних потоків з використанням сучасних інформаційно-комунікаційних технологій. Інформаційні ж відносини виникають виключно у соціально-економічних системах.

З огляду на це та аналіз різних підходів щодо визначення терміну «інформаційні відносини», зазначених у табл. 1.4, вважаємо, що інформаційні відносини між суб'єктами регуляторної діяльності, в тому числі й у сфері морегосподарювання – це відносини, які виникають у публічній сфері регулювання господарської діяльності, де будь-який суб'єкт такої діяльності має право отримувати інформацію відповідного характеру, а другий суб'єкт зобов'язаний передати певний вид інформації.

Таблиця 1.4

Підходи до тлумачення терміну «інформаційні відносини»

Автори	Визначення терміну «інформаційні відносини»
1	2
М. Швець, Р. Калюжний, В. Гавловський, В. Цимбалюк [40, с.41]	Суспільні відносини щодо інформації, які є основним об'єктом регулювання інформаційного права
В. Брижко, О. Кальченко [41, с.33]	Відносини, що виникають у всіх сферах життя і діяльності людини, суспільства та держави при одержанні, використанні, поширенні та зберіганні інформації
І. Бачило [42, с.21]	Суспільні відносини, які виникають в процесі інформаційної діяльності
А. Снитников, Л. Туманова [43, с.52]	Суспільні відносини, які виникають відповідно до норм права і юридичних фактів при формуванні і використанні інформаційних ресурсів на основі створення, збору, обробки, накопичення, зберігання, пошуку, поширення і надання споживачу документованої інформації; створенні і використанні інформаційних технологій і засобів забезпечення; захисту інформації, прав суб'єктів, які беруть участь в інформаційних процесах та інформатизації
М. Рассолов [44, с.38]	Відносини з приводу збору, обробки і використання правової та іншої інформації в суспільстві
В. Копилов [45, с.33]	а) Комплекс суспільних відносин, що виникають при реалізації інформаційних процесів, тобто при створенні, отриманні, обробці, накопиченні, зберіганні, пошуку, розповсюдженні та споживанні інформації, а також процесів створення і застосування інформаційних систем, інформаційних технологій і засобів інформаційної безпеки
	б) Відокремлена, однорідна група суспільних відносин, які виникають в процесі обороту інформації в інформаційній сфері, в результаті здійснення інформаційних процесів в порядку реалізації кожним інформаційних прав та свобод, а також в порядку виконання обов'язків органами державної влади і місцевого самоврядування по забезпеченню гарантій інформаційних прав та свобод

Продовження табл. 1.4

1	2
В. Єжунінов [46, с.11]	Стан суспільних відносин, у межах якого іманентно властивою характеристикою публічної діяльності є врегульовані національними правовими нормами відносини, коли будь-який суб'єкт має право отримувати інформацію відповідного характеру, а другий суб'єкт зобов'язаний передати певний вид інформації

Джерело: складено авторами за [40-46].

Законом України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» встановлено обов'язкові для регуляторних органів (група А) дев'ять процедурних етапів здійснення регуляторної діяльності [34]. Ці процедурні етапи повинні відповідати принципам державної регуляторної політики [34]. Інакше кажучи, сенс регуляторної діяльності – захист суспільно значущих інтересів суб'єктів її здійснення. При цьому дуже важливим є наявність внутрішнього зв'язку принципів державної регуляторної політики, прав суб'єктів морегосподарювання (група Д) і процедурних етапів здійснення регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання, які складаються з переліку відповідних обов'язків регуляторних органів (група А).

Такий зв'язок можна представити у вигляді схеми, ланцюжки якої спрямовані на належну взаємодію всередині системи регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання, особливо між головними її суб'єктами – групами А і Д (рис. 1.4).

З початку дії Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» регуляторна політика реалізується державою поетапно (табл. 1.5).

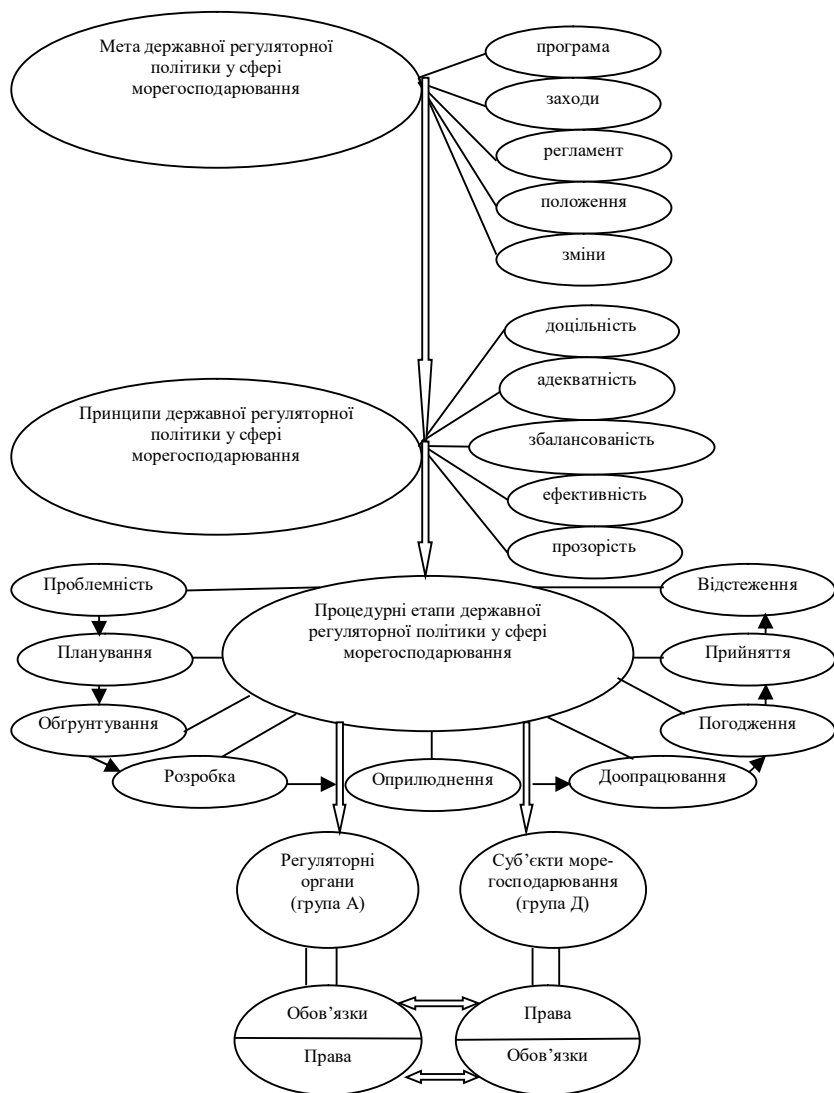


Рис. 1.4. Схема взаємозв'язку регуляторних органів та суб'єктів морегосподарювання в процесі реалізації державної регуляторної політики

Джерело: складено авторами за [34].

Таблиця 1.5

Етапи державної регуляторної політики в Україні

Назва етапу	Мета реформ
Перший етап (2004–2011 роки) – дерегуляція	Виявлення та спрощення регулювань у сферах господарської діяльності
Другий етап (2012–2014 роки й до теперішнього часу) – покращення якості регулювань	Вироблення ефективних і мало витратних якісних регулювань у сферах господарської діяльності, поліпшення процесу здійснення регуляторної діяльності та доступу до регулювань
Третій етап (не введено) – регуляторний менеджмент	Менеджмент регуляторних ефектів, встановлення рамок й поліпшення гнучкості регуляторного режиму

Джерело: складено авторами за [34; 47].

На нашу думку, для відновлення посткризових явищ 2008 року в економіці України потенційно виникають нові виклики, пов'язані з закріпленням не тільки ефективних зв'язків суб'єктів господарювання, але й з пошуком механізму взаємодії різних економічних агентів (держави, бізнесу, громадян) в процесі створення нормативно-правової бази для соціально-економічного розвитку України, тобто завершенням реалізації в Україні другого етапу державної регуляторної політики, і переходом до третього – регуляторного менеджменту.

Нормативне забезпечення державної регуляторної політики визначило обсяг і форму надання інформації щодо документів, які супроводжують процес здійснення регуляторної діяльності, а також вимоги щодо забезпечення доступу до інформації, але якість певної інформації, її обмежений в часі на офіційних веб-сайтах органів державного управління доступ призводить до часткового рівня підтримки такої державної політики з боку господарюючих суб'єктів [48]. Отже, можна констатувати про існування в Україні такої системи здійснення регуляторної діяльності, у тому числі й у сфері морегосподарювання, яка нормативно забезпечує цей процес, але повністю не створює базу для консенсусу економічних інтересів усіх суб'єктів регуляторної діяльності, коло яких у сфері регулювання морегосподарського комплексу вказано на рис. 1.3 (табл. 1.6).

Таблиця 1.6

Аналіз системи здійснення регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання в Україні

Чинник	Характеристика
Проблема при здійсненні регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання в Україні	Відсутність реальних механізмів впливу суб'єктів морегосподарювання (група Д) на процес реалізації групами А, Б, В, Г регуляторної діяльності у даній сфері
Причина виникнення проблеми при здійсненні регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання в Україні	Формальність існуючого в Україні процесу проведення регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання
Спосіб вирішення проблеми при здійсненні регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання в Україні	Розробка системного підходу до координації процесу здійснення регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання її суб'єктами (групи А, Б, В, Г, Д)

Джерело: складено авторами.

Наведена матриця SWOT-аналізу (табл. 1.7), що сформована на чотирьох квадрантах, окрім виявлених сильних та слабких сторін способу вирішення проблеми при здійсненні регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання в Україні, дозволить зазначити можливості й загрози, які можуть виникнути під час проведення системного підходу до координації такого регуляторного процесу.

На сьогоднішній день впровадження системного підходу до координації процесу здійснення регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання її суб'єктами (групами А, Б, В, Г, Д), тобто формування механізму інформаційних відносин між органами державного управління (групами А, Б, В, Г) і суб'єктами морегосподарювання (групою Д), спирається на розуміння процесу управління як комунікації, вектори якої спрямовані не тільки на регуляторний вплив держави на діяльність таких суб'єктів (прямий зв'язок), але й на горизонтальне поширення інформації до всіх інших, задіяних у цей процес, суб'єктів регуляторної діяльності. У такому випадку при проведенні регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання держава повинна поєднувати функцію «публічного керівника» з функцією однієї зі сторін соціального контракту на принципах партнерської рівноправності з іншими суб'єктами регуляторної діяльності та особливо з такими, як бізнес і громадяни.

Таблиця 1.7

**SWOT-аналіз регуляторної діяльності у сфері
морегосподарювання в Україні**

Матриця SWOT-аналізу	Можливості: 1. Усунення дублювання регуляторних актів у сфері морегосподарювання 2. Своєчасне реагування на зміни (коригування) регуляторних актів у сфері морегосподарювання 3. Ефективність регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання	Загрози: 1. Централізація регуляторного процесу у сфері морегосподарювання 2. Лобіювання суб'єктами господарювання власних інтересів у сфері морегосподарювання 3. Обмеженість бюджетних витрат
Сильні сторони: 1. Цілісність системи здійснення регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання 2. Комплексність вирішення проблем у сфері морегосподарювання 3. Облік позицій суб'єктів морегосподарювання (групи Д)	«1» ↔ «1» «1», «2» ↔ «2» «1», «2», «3» ↔ «3»	«1» ↔ «1» «2», «3» ↔ «2» «1», «2» ↔ «3»
Слабкі сторони: 1. Необхідність у перерозподілі функцій або в змінах структур органів державного управління (груп А, Б, В, Г) 2. Додаткове завантаження існуючих та задіяних у процесі здійснення регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання органів державного управління (групи А, Б, В, Г) 3. Ускладнення процесу здійснення регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання	«1», «2», «3» ↔ «1» «1», «2», «3» ↔ «2» «1», «2», «3» ↔ «3»	«1», «2» ↔ «1» «3» ↔ «2» «1», «2», «3» ↔ «3»

Джерело: складено авторами.

Отже, інформаційні відносини між суб'єктами регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання виступають практично єдиним механізмом, що забезпечує право бізнесу і громадян на управління державою цієї сфери шляхом надання їм повної інформації про об'єкт управління – сферу морегосподарювання.

На сьогодні інформацію, що підлягає оприлюдненню при здійсненні регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання, під час неможливо або дуже складно знайти, оскільки формат її надання в електронній формі описаний не належним чином. Як наслідок в регуляторному процесі у сфері морегосподарювання це призводить до ускладнень в роботі і суб'єктів морегосподарювання (групи Д), і регуляторних органів (групи А).

Таким чином, формування в сучасних умовах запровадження в Україні електронного урядування такого механізму сприятиме зменшенню впливу адміністративних чинників та важелів державного регулювання економічних процесів, підвищить результативність і якість регуляторної діяльності в тій частині, яка стосується підготовки, прийняття та реалізації регуляторних актів у сфері морегосподарювання.

Актуальним є також залучення регіональних органів державного управління до створення цілісної системи розвитку інформаційних відносин між суб'єктами регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання, оскільки в приморських регіонах підприємства морегосподарського комплексу є містоутворюючими – забезпечують зайнятість населення, формування бюджету, сприяють реалізації соціальних проектів. В зв'язку з чим виникає необхідність в узагальненні зарубіжного досвіду регіонального розвитку приморських територій з метою виявлення певних закономірностей та здійснення порівняльного аналізу вітчизняних і зарубіжних інструментів здійснення регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання на регіональному рівні.

1.3. Світовий та вітчизняний досвід регіонального розвитку приморських територій

Проблема збалансованого розвитку економіки суші та Світового океану в умовах найбільш раціонального використання, охорони та відтворення природних ресурсів, а також збереження якості довкілля, особливо водного середовища, – одна з основних проблем сучасності. Вона знаходить відображення у документах Європейського Союзу [49-53]. У стратегії Європейської комісії «Blue Growth» [50] чітко зазначено, що моря й океани є «двигунами» (часто застосовується поняття – «драйвери») європейської економіки і мають величезний потенціал для інновацій і зростання. У 2016 році Єврокомісія розглянула вплив інновацій в морській промисловості та сфері послуг на регіональному рівні [50]. В даному документі визначено наступні задачі, що стоять перед європейськими країнами – це диверсифікація традиційних галузей з можливостями застосування енергетичних та глибоководних технологій, а також впровадження інновацій, спрямованих на морський транспорт. Особлива увага тут приділяється кластерам і місцевим ініціативам для забезпечення освіти, професійної підготовки, навичок і ноу-хау, які є необхідними елементами для реалізації на практиці стратегії «Blue Growth».

У лютому 2015 року ЄС визнав важливість морів та океанів для сталого розвитку країн і приймає різні заходи по формуванню та реалізації відповідної політики. У доповіді [51] підраховано, що більше 3 млрд. людей залежать від морських та прибережних ресурсів, в той час як ринкова вартість цих ресурсів становить близько 3 трлн. дол. на рік. Крім цього, близько 350 млн. робочих місць по всьому світу пов'язано з океанами. Тому у доповіді [51] оголошено моря й океани як важливу компоненту сталого розвитку країн ЄС після 2015 року, підкреслено необхідність збереження морського і прибережного різноманіття, вирішення проблем забруднення морського середовища, ефективність управління водними ресурсами, забезпечення сталого споживання і виробництва, відокремлення економічного зростання від екологічної деградації.

Європейські держави північно-східної Атлантики і Північного моря – Бельгія, Данія, Німеччина, Франція, Норвегія, Швеція,

Іспанія та Португалія – особливу увагу приділяють обізнаності громадськості в питаннях освоєння прибережних районів, а також уточненню інтересів і областей конфліктів між учасниками регуляторного процесу (процесу інтегрованого управління). Майже всі зазначені країни розробили океанічну політику, яка інкорпорована в національну стратегію сталого розвитку. Триває регіональне співробітництво і в галузі запобігання забруднень моря і захисту вразливою біосфери прибережних районів.

У країнах Балтійського регіону розроблені спеціальні проекти і локальні плани інтегрованого управління прибережними зонами в контексті їх сталого розвитку. Серед пріоритетних напрямків – скорочення викидів стічних вод у внутрішні водойми і прибережну зону Балтійського моря, збереження біорізноманіття, рекреаційного та культурного потенціалу.

Програми та плани дій Японії і Південної Кореї в галузі освоєння океанів і прибережних зон в цілому орієнтовані на збереження морських живих ресурсів, а також на захист і управління прибережної морської середовищем, включаючи екосистеми, запобігання і врегулювання конфліктів і заохочення участі громадськості у прийнятті рішень в області інтегрованого управління прибережною зоною.

В Австралії, Новій Зеландії, Індонезії та Філіппінах, де управління значною мірою децентралізовано, упор робиться на розробці регіональних і локальних політик в галузі інтегрованого управління прибережними зонами. З урахуванням ініціатив прибережних спільнот створюються кодекси поведінки промисловості в таких областях, як рекреація, туризм, розвиток аквакультур.

Бразилія розробила стратегію інтегрованого управління прибережними зонами, яка орієнтована, зокрема, на ефективне використання земель, зонування, контроль морських забруднень, оцінку прибережних ресурсів, створення потенціалу для освоєння прибережною зоною, виявлення критичних проблем і розробку планів на випадок надзвичайних обставин [3, с.43-44].

В сучасній регіональній політиці країн Європейського Союзу виділяють основні напрями реалізації політики регіонального розвитку приморських територій (табл. 1.8). А вже в них визначені так звані «полюси розвитку», що формуються на основі головних секторів приморських територій.

Таблиця 1.8

Політика регіонального розвитку приморських територій країни ЄС

Напрями реалізації політики розвитку приморських територій			
Досягнення взаємозв'язку галузей та видів діяльності, орієнтованих на море	Сприяння сталому розвитку приморських регіонів та ефективному використанню морських та приморських ресурсів	Сприяння розвитку приморського та морського туризму, особливо для регіонів, що мають обмежену господарську діяльність	Забезпечення економічного, екологічного та соціально сталого розвитку риболовлі та аквакультури
Інструменти			
Integrated Maritime Policy (IMP) Політика управління приморськими регіонами ЄС. Містить наступні наскрізні політики: - Blue Growth - Marine data and knowledge - Maritime spatial planning - Integrated maritime surveillance - Sea basin strategies	Coastal Zone Policy Політика морського просторового планування та комплексного управління приморськими територіями	A European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Maritime Tourism Політика стимулювання імпульсу приморських регіонів Європи за рахунок розвитку зв'язків, мереж, кластерів в приморському та морському туризмі	The Common Fisheries Policy (CFP) Політика збереження рибних запасів. Містить наступні наскрізні політики: - Fisheries management - International policy - Market and trade policy - Rules on aquaculture and stakeholder involvement

Джерело: складено авторами за [52].

Потрібно зазначити, що регіональна політика розвитку приморських територій країн ЄС прямо інтегрує з інноваційною та науково-технологічною політикою, започатковується на спільних принципах економічного зростання на інноваційній основі.

Якщо підходити до визначення понятійного апарату, то ми цілком погоджуємося з Г. Гогоберідзе [4], який визначає приморську територію як обмежену частину суші з притаманними їй природними та антропогенними ресурсами, географічним положенням та іншими економічними, політичними та військовими якостями, що є об'єктом конкретної діяльності або дослідження. Саме приморські території – зосередження всіх галузей

морегосподарської діяльності, які розглядаються для прибережної зони в цілому.

Тут необхідно підкреслити, що в окремих публікаціях приморські території представляються, як своєрідний «феномен» [8], роль якого в житті суспільства не оцінена в достатній ступені, незважаючи на тривалу історію їх освоєння. Тому в цих умовах необхідна розробка напрямів структурної перебудови господарства приморських регіонів, їх територіальної і функціональної структури, організації управління, що сприятиме підвищенню економічної та соціальної ефективності їх розвитку.

У світовій теорії і практиці організації розвитку приморських регіонів існує чисельна кількість напрямів і концепцій, вибір яких залежить від факторів, що впливають на їхню економіку. Зокрема, серед раціональних інструментів розвитку морегосподарського комплексу України може стати кластерний принцип організації, що передбачає концентрацію ресурсів на підтримку галузевих кластерів [54; 55]. В Україні добробут приморських регіонів залежить від конкурентоспроможності тих галузей, в яких ведуть свою діяльність підприємства і організації, що там розташовані.

Сьогодні в морегосподарському комплексі України існують всі необхідні передумови для формування морегосподарського кластера. За своїм економічним потенціалом Україна є однією з провідних морських держав Європи та світу. Як зазначають Б.В. Буркинський [56], С.К. Харічков [56] та ін., цей потенціал визначається:

- 1) великою протяжністю морського узбережжя у Чорноморському регіоні;
- 2) диверсифікованим базовим морегосподарським потенціалом;
- 3) морським природно-ресурсним потенціалом;
- 4) наявністю значних мобілізаційних резервів відновлення морського господарства, передусім пов'язаного із мінімізацією наслідків кризових явищ у цій сфері;
- 5) наявністю значних регіональних ресурсів експортного потенціалу морської галузі тощо [56, с.355-410].

Найбільш узагальнено, *кластер* – це група взаємозалежних компаній (постачальники, виробники й ін.), що гранично знаходяться поруч, та зв'язаних з ними організацій (освітні заклади, органи державного управління, інфраструктурні компанії), що діють у визначеній сфері і взаємно допомагають одне одному. За М. Портером, «кластери – це

сконцентровані за географічною ознакою групи взаємозалежних компаній, спеціалізованих постачальників, постачальників послуг, фірм у відповідних галузях, а також зв'язаних з їхньою діяльністю організацій» [57]. Економічною літературою визначені ознаки кластера, які економісти називають правилом чотирьох «К»: концентрація підприємств однієї або суміжних галузей в одній географічній точці; конкурентоспроможність продукції, що випускається ними; конкуренція за завоювання й утримання клієнта; кооперація із високим ступенем розвиненості. Кластерові властива наявність приватної власності, конкуренції монополій, принцип вільного ціноутворення, стабільність грошового обігу, економічна самостійність і відповідальність підприємців. Виступаючи інтеграційним механізмом, він дозволяє фірмам бути разом більш конкурентоспроможними.

Згідно з сучасною європейською методологією [58] функціонально кластери приморських регіонів поділяються на три види:

- Портові транспортно-логістичні кластери. Формуються на основі морських портів або частіше колоній портів. В основному позиціонуються у вантажному секторі, при цьому пасажирські порти, як правило, функціонально доповнюють в цілому вантажний напрямок портового транспортно-логістичного кластера.

- Прикордонні транспортно-логістичні кластери. Створюються на основі транспортних вузлів на перетині великих міжнародних транспортних коридорів з державними кордонами. Найчастіше мають вантажну спеціалізацію. Історично формувалися на основі залізничного транспорту, але в даний час все більшого значення набуває вантажний автотранспорт.

- Територіальні (регіональні) транспортно-логістичні кластери. Організуються на основі транспортних систем середніх і великих міст, а також міських агломерацій (метрополій, мегаполісів, в яких місто інтегроване з передмістями і близько розташованими населеними пунктами). У територіальних транспортно-логістичних кластерах присутні і пасажирський, і вантажний сектори. Частково обидва сектори функціонують на загальній інфраструктурі. У той же час кожен сектор має спеціалізовану інфраструктуру.

Кластер приморського регіону або морегосподарський кластер має комплексний вплив на соціально-економічний розвиток регіону як на макрорівні, так і стосовно до окремих учасників цього кластера.

Транспорт як один з провідних елементів виробничої інфраструктури кластера, з одного боку, забезпечує мобільність товарів і ресурсів, з іншого – полегшує доступність територій, надаючи тим самим можливість вільного пересування товарів, ресурсів і населення. У свою чергу, регіональний соціально-економічний розвиток – це головна рушійна сила розвитку попиту на послуги з перевезення пасажирів і вантажів. Зміна структури виробництва, зростаюча інтернаціоналізація комерційної діяльності впливають на характер використання морегосподарського комплексу в цілому. З огляду на географічне положення приморські регіони різного ієрархічного рангу в своєму розвитку спираються на максимально вигідне використання свого прибережного положення, формуючи тим самим морегосподарський комплекс галузей. Основу комплексу може становити морегосподарський кластер, що стає не тільки локомотивом внутрішнього розвитку, а й галуззю зовнішньої спеціалізації регіону.

Розвиток морегосподарського комплексу на основі кластеру в окремих приморських регіонах має входити в число пріоритетних завдань держави. У [59] науковці висвітлюють поняття «кластерна політика». Під цим розуміється система державних заходів і механізмів підтримки кластерів, які забезпечують підвищення конкурентоспроможності регіонів, підприємств, що входять в кластер, а також забезпечують впровадження інновацій.

Основними напрямками кластерної політики є:

1. Сприяння інституційному розвитку кластерів, що припускає, зокрема, ініціювання та підтримку створення спеціалізованої організації розвитку кластера, а також діяльності зі стратегічного планування розвитку кластера, встановлення ефективної інформаційної взаємодії між учасниками кластеру та стимулювання зміцнення співробітництва між ними.

2. Розвиток механізмів підтримки проектів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності підприємств та сприяння ефективності їхньої взаємодії. Передбачається, що підтримка відповідними проектами має надаватися підприємству незалежно від його участі в тій чи іншій кластерній системі.

3. Забезпечення формування сприятливих умов розвитку кластерів, що включають підвищення ефективності системи професійної освіти, сприяння розвитку співпраці між підприємствами та освітніми організаціями, здійснення цільових

інвестицій у розвиток інженерної та транспортної інфраструктури, житлове будівництво, реалізоване з урахуванням завдань розвитку кластерів, надання податкових пільг відповідно до чинного законодавства та зниження адміністративних бар'єрів [59, с.249].

Розглянемо концептуальні підходи до тлумачення терміну «морегосподарський кластер» (табл. 1.9).

Таблиця 1.9

**Концептуальні підходи до тлумачення терміну
«морегосподарський кластер»**

Автор	Термін	Визначення терміну
1	2	3
С.В. Філіппова, В.А. Сааджан, В.Д. Глущенко [60]	Морегосподарський кластер	Транспортно-логістична система, в яку входять групи взаємопов'язаних, взаємодіючих і взаємодоповнюючих один одного господарюючих суб'єктів до яких необхідно віднести: порти, товаровиробників, автотранспортні підприємства, залізницю, судновласницькі, страхові та обслуговуючі компанії, експедиторські та стивідорські організації, органи державної та місцевої влади, НДІ, ВНЗ, стратегічними цілями яких є зниження витрат, забезпечення зростання прибутковості його учасників і конкурентоспроможності як окремих господарюючих суб'єктів так і морегосподарського комплексу в цілому
Н.Г. Гребенник [61]	Морський кластер	Територіально-галузеве добровільне неформальне об'єднання підприємств і організацій портової діяльності та суміжних галузей, які при розробці та реалізації стратегії розвитку морегосподарського комплексу тісно співпрацюють з науковими, навчовими, фінансовими, консалтинговими та іншими організаціями, органами місцевої влади з метою підвищення рівня конкурентоспроможності усіх учасників об'єднання та економічного росту приморського регіону

Продовження табл. 1.9

1	2	3
Б.Ю. Козир [62]	Морський кластер	Інструмент забезпечення взаємодії морських транспортних та виробничих підприємств з органами місцевої влади, науковими та учбовими закладами регіону
В.М. Осипов, О.А. Єрмакова [12]	Морегосподарський кластер	Єдиний механізм взаємодії усіх суб'єктів морської галузі, у рамках якого всі вони працюють на єдиний інтегральний прибуток. Інтегральний прибуток у рамках кластера за рахунок синергетичного ефекту буде значно більшим ніж той, який кожний з учасників кластера отримує працюючи окремо
М.А. Салтиков [63]	Морський транспортно-логістичний кластер	Зосередження найбільш ефективних та взаємопов'язаних видів економічної діяльності, а саме морегосподарської діяльності і транспортної логістики, що забезпечують конкурентні позиції на галузевому, національному й світовому ринках
Л.П. Борисова [64]	Морський логістичний кластер	Сучасний ефективний інструмент розвитку морегосподарського комплексу та суміжних з ним галузей, який активізує і стимулює розвиток економіки регіонів

Джерело: складено авторами за [12; 60-64].

Як бачимо з табл. 1.9, модель морегосподарського кластера в працях вітчизняних науковців [12; 60-64] більше тяжіє до портового кластера, який, на нашу думку, є структурним елементом морегосподарського кластера. Погоджуючись з В.М. Осиповим та О.А. Єрмаковою [12], вважаємо, що до цього кластеру потрібно включати галузі, які забезпечують освоєння ресурсів (рибну промисловість, нафтодобувну промисловість, морську енергетику тощо); галузі, які пов'язані з освоєнням морів та океанів (морську авіацію, суднобудування, судноремонт тощо); туризм та рекреацію.

Морегосподарський кластер повинен формуватися на регіональному рівні. Такий кластер дозволить вийти приморському регіону та галузям морегосподарського комплексу, а також окремим учасникам на якісно новий рівень та конкурувати на світовому ринку.

У [65] зазначені принципи побудови кластерних структур при розробці нової системи управління морегосподарським комплексом України:

- залучення до розробки стратегії розвитку морегосподарського кластера, а також до вирішення поточних наукових задач галузевих науково-дослідних організацій та інститутів НАНУ;

- формування «портфелю замовлень» спеціалістів окремих спеціальностей в необхідних галузях знань сумісно з підприємствами та організаціями морегосподарського комплексу, щоб у подальшому запобігти надлишку або нестачі кадрів певних спеціальностей;

- місцева влада при розробці планів розвитку приморського регіону повинна враховувати плани розвитку підприємств, що функціонують на їхній території, а центральній галузевій владі необхідно приймати до уваги тенденції розвитку приморського регіону, інакше результатом буде значне зниження рівня використання його потенціалу [65, с.43].

Аналізуючи дослідження щодо обґрунтування створення кластерної структури [60; 61; 66; 67], можна виділити наступні етапи формування морегосподарського кластера (табл. 1.10):

Таблиця 1.10

Етапи формування морегосподарського кластера

Етап	Мета	Заходи
1	2	3
Підготовчий	Обґрунтування кластерної політики у приморському регіоні	1. Формування ініціативної групи та обґрунтування необхідності створення морського кластера [61] 2. Аналіз ринку послуг і тенденція його розвитку. Вибір учасників морегосподарського кластера [60] 3. Аналіз зарубіжного досвіду формування кластерної політики [66]

Продовження табл. 1.10

1	2	3
Перший	Розробка інструментарію формування морегосподарського кластера у приморському регіоні	1. Розробка програми дій з урахуванням потреб та можливостей усіх потенційних учасників морського кластера [61] 2. Формування функціональних обов'язків кожного потенційного учасника. Розробка принципів взаємодії у морегосподарському кластері [60]
Другий	Розробка механізму управління морегосподарським кластером у приморському регіоні	1. Розробка організаційної структури та формування системи управління морегосподарського (морського) кластера [60; 61] 2. Залучення відповідних управлінських та наукових структур до розробки рекомендацій, нормативно-правових документів щодо створення морегосподарського кластера [67]
Третій	Реалізація підтримки розвитку морегосподарського кластера у приморському регіоні	1. Узгодження та складання контракту учасниками морегосподарського кластера. Створення єдиної інформаційної системи в кластері [60] 2. Організація необхідної кадрової, організаційної та інформаційної підтримки морегосподарського кластера [67]
Завершальний	Здійснення моніторингу морегосподарського кластера у приморському регіоні	1. Перевірка виконання означених завдань та досягнення певного рівня показників ефективності морегосподарського кластера [66]

Джерело: складено авторами за [60; 61; 66; 67].

На нашу думку, спираючись на принципи, етапи формування кластерів у приморських регіонах та аналізуючи світовий й вітчизняний досвід місцевих напрацювань, можна виділити наступні види морегосподарських кластерів як основних елементів розвитку приморських регіонів України:

1. Морський судноремонтний та суднобудівний кластер.

Сьогоднішня ситуація в суднобудівній галузі України критична, негативні явища посилилися ще більше. Анексія Криму та Севастополя Росією призвели до істотних структурних змін у галузі, а також серйозних соціальних проблем у приморських регіонах, де суднобудування певною мірою носить містоутворюючий характер. Створення судноремонтного та суднобудівного кластера ставить перед собою, в першу чергу, такі цілі як підвищення конкурентоспроможності, розвиток морської та експортоорієнтованих галузей, покращення координації в рамках кластера.

Так, морський кластер м. Гамбургу (Німеччина) є одним із світових центрів суднобудування та судноремонту. Уряд Німеччини перетворив порт Гамбург на основний транспортно-логістичний центр Північно-Східної Європи. В рамках кластеру було засновано фінансовий центр підтримки суднобудівної галузі.

Німеччина здійснює підтримку кластерних ініціатив на федеральному та регіональному рівні. На федеральному рівні створено Морську координаційну раду при Федеральному міністерстві економіки та технологій з метою сприяння співробітництву між секторами морської галузі Німеччини. На регіональному рівні за підтримки уряду м. Гамбургу було проведено ряд досліджень з метою визначення політики та основи кластерних ініціатив. Першим конкретним результатом стало відкриття Гамбурзької школи логістики у 2003 році.

Норвезький морський кластер вважається кластером глобального значення. Основу спеціалізації даного кластеру складають: судновласники, суднобудівники, виробники обладнання для суден, брокери, фінансисти, страхувальники, консультанти та ін. Спеціалізація кластеру – пароплавство. Загальна кількість учасників сягає 600. Організації-члени: Норвезька асоціація судновласників; Федерація норвезьких машинобудівних галузей; Асоціація робітників металургійної галузі; Норвезька асоціація морських офіцерів та ін.

Спільним органом Норвезького морського кластеру є Морський форум, заснований у 1990 році. Він є відкритим для норвезьких компаній та організацій, які мають відношення до

морської галузі та включає до себе як роботодавців, так і робітників. Морський форум Норвегії об'єднує в собі декілька сотень учасників, на його основі здійснюються спільні проекти в морській галузі, координація роботи з Дослідним центром Норвегії, який розвиває інновації як основну конкурентну перевагу Норвегії, координує дослідження Європейського Союзу в морській галузі. Функції сервісного обслуговування морських видів діяльності здійснює морський сервісний кластер в м. Осло [68].

2. Морський транспортно-логістичний кластер.

Сьогодні є вже достатньо передумов для формування морських портових (транспортно-логістичних) кластерів в Одеській, Миколаївській, Херсонській областях. На основі транспортно-логістичних кластерів виникає можливість підвищити конкурентоздатність вітчизняних портів за рахунок залучення інвестицій, будування нових терміналів, здачі в концесію приватному бізнесу портових об'єктів.

До речі, морський кластер Сінгапуру заснований на портовій діяльності, пароплаванні, суднобудуванні та судноремонті. Як порт він виступає на рівні із Роттердамом, через який проходить близько 300 млн. тонн вантажів щорічно. Відомий як центр реєстрації суден. Велика кількість суднохідних компаній, що розміщені в Сінгапурі, сприяють концентрації навколо них супровідних сервісних компаній в таких сферах як агентування, логістика, фінанси, морське страхування, юридичні та арбітражні послуги. Від самого початку уряд поставив за мету перетворення Сінгапуру на провідний глобально інтегрований логістичний центр з потужним авіаційним та наземним транспортом [69].

3. Морський рибний (рибогосподарський) кластер.

Формування у приморських регіонах України рибного (рибогосподарського) кластера дозволить освоювати раціонально наявну сировинну базу. Потенційні ресурси Чорного та Азовського морів дають можливість додаткового залучення в господарський оборот недозасвоєваних морських біологічних ресурсів в обсязі 300-400 тис. тонн. Це дає змогу завантажити потужності берегових рибообробних підприємств і, на основі їх модернізації, збільшити випуск продукції глибокого ступеня переробки (філе, кліпфіск), розширити асортимент продукції на

основі інноваційних технологій. Випереджаюче збільшення обсягу продукції з морських біологічних ресурсів високого ступеня переробки стане провідним сектором виробництва валового внутрішнього продукту рибної галузі [70]. У [70] зазначено формат рибного кластера, що представляє собою інтеграцію базової виробничої корпорації, яка функціонує в сфері видобутку і переробки морських біологічних ресурсів з корпоративними утвореннями суміжних і добувних галузей. Така мезоекономічна кластерна система рибогосподарського комплексу включає три основні підсистеми:

- механізми взаємодії державної і регіональної влади, місцевого самоврядування, громадських і професійних організацій;
- комплекс базисних елементів, що включає суднобудування і ремонт, рибальство і видобуток морепродуктів, промислову переробку морепродуктів, зберігання, упаковку і збут морепродуктів, інноваційну інфраструктуру;
- комплекс безперервної поставки і реалізації рибної продукції [70].

Аналогічна структура рибогосподарського кластеру зазначена у [11], яка містить три основні підсистеми: 1) комплекс базисних елементів, що включає виробничо-експериментальні рибовідтворювальні підприємства, підприємства марикультури (морські ферми), комплексну промислову переробку водних біоресурсів, зберігання, пакування і збут морепродуктів, суднобудування і ремонт, інноваційну інфраструктуру; 2) механізм взаємодії національної і регіональної влади, місцевого самоврядування, громадських і професійних організацій; 3) комплекс безперервного постачання і реалізації рибної продукції.

Як регіональний кластер рибогосподарський комплекс Причорноморського регіону володіє наступними відмітними ознаками:

- його базою є профілююча в регіоні галузь, частка якої на національному і світовому ринку перевищує середню частку економіки регіону (ВРП) на цьому ринку;
- темп приросту продукції кластера перевищує середній темп приросту ВРП;

- конкурентоспроможність кластера, з урахуванням питомих витрат і якості продукції, не поступається відповідним секторам економіки інших країн і регіонів, для його розвитку є наукова і освітня база, транспортна та енергетична інфраструктура;
- наявність і стійке кооперування галузей, що входять в кластер, формування на цій основі мережевих організацій на базі сучасних інформаційних технологій, ланцюжків створення вартості, загальних стандартів виробництва, поставок і управління, кластерних брендів;
- можливість створення державно-громадських структур управління кластером, як міжгалузевим виробничим комплексом, що становлять середню ланку економіки [70].

4. Морський туристичний кластер.

В Європі можна виділити наступні країни, які впроваджують кластерну модель організації туризму: Італія, Франція, Норвегія. Наприклад, у Норвегії розвиваються туристичні кластери в галузі морського господарства. У Франції туристичний кластер «Ніцца» щороку відвідують декілька мільйонів туристів, що становить майже 1% світового торговельного обороту в галузі туризму. Подібні моделі на високому рівні функціонують в Греції, Шотландії, Бельгії, Іспанії, Ірландії. В Італії кластерна організація туризму має високий рівень наукового обґрунтування. Наприклад, в деяких областях країни встановлено особливі умови, які є підставою для їх створення: передумови для розвитку декількох видів туризму, значні туристичні ресурси, значимість туристичної зони тощо. Приклади кластерів в Італії:

- туристична система «Тразименське озеро» (Умбрія);
- «Салінунтінські терми» (Сицилія);
- «Адріатичне море і берег», «Міста мистецтв, культури та бізнесу» (Емілія-Романія) [71].

Для Миколаївської області як приморського регіону у сфері розвитку морської рекреації досить перспективними є кластер «Кінбурзька коса» та інші туристичні кластери як результат співпраці науково-освітніх установ, підприємницьких структур та органів державного управління в напрямку державного-приватного партнерства заради досягнення мети – сталого розвитку туризму в регіоні, якісного надання туристичних послуг,

стимулювання попиту та підтримання його належного рівня, забезпечення робочими місцями місцевих жителів.

5. Морський освітній кластер.

Вирішальне значення для кластера мають кваліфіковані кадри та накопичення критичної маси унікальних знань в морській галузі. Так, для зміцнення конкурентоспроможності Сінгапуру як морського центру уряд здійснює підтримку у підготовці фахівців для морської галузі та впровадженні інформаційних технологій та електронної комерції, здійснює значні інвестиції в наукові дослідження (у 2003 році було виділено 100 млн. сінгапурських дол. на розробку стратегії розвитку морського технологічного кластера; з метою просування кластера було засновано фонд розміром 80 млн. сінгапурських дол.). Створено чотири спеціалізовані навчальні курси в сінгапурських університетах: морське право, економіка, пароплавання, менеджмент в пароплаванні, економіка морського бізнесу [69]. Освітня система м. Миколаєва також забезпечує підготовку необхідних фахівців для роботи у морських кластерних структурах за всіма спеціалізаціями. У Національному університеті кораблебудування імені адмірала Макарова вже півстоліття озброює спеціальними знаннями та практичними навиками Факультет економіки моря (до 2013 року – інженерно-економічний факультет). Сьогодні Факультет економіки моря пропонує здобути вищу освіту за такими спеціалізаціями як: економіка підприємства; міжнародна економіка; менеджмент організацій і адміністрування; логістика та управління ланцюгами постачань; менеджмент готельного та туристичного бізнесу; фінанси, банківська справа та страхування; облік і аудит за міжнародними стандартами. Крім того, з формуванням та розвитком морського освітнього кластера навчання може проводитись на базі Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова у формі семінарів, конференцій і тренінгів з питань подальшого кластерного розвитку морегосподарського комплексу, управління якістю, стратегічного планування, впровадження нових технологій, законодавчо-нормативного забезпечення, фінансової діяльності тощо. Наявність системної інформаційної та методичної підтримки учасників кластера, діяльність якого пов'язана з морегосподарським комплексом регіону, суттєво підвищить

рівень їхньої професійної підготовки. Як зазначає декан Факультету економіки моря Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова, професор В.Н. Парсяк [72], морська економіка країни немислима без вищої школи з її науковими дослідженнями та освітніми послугами. Відповідаючи на потреби господарської практики, ВНЗ самі повинні змінюватися, не просто пристосовуючись до зовнішнього середовища, але рухаючись, як мінімум, на крок попереду загального прогресу [72, с.146]. І саме це зрозуміли країни, розвиток яких забезпечується, окрім іншого, і завдяки морегосподарському комплексу.

Дійсно, приморські регіони – складні системи, що містять географічну, економічну, екологічну та соціальну підсистеми. Привабливість цих територій, що пов'язана з посиленням господарського засвоєння, викликає необхідність комплексного вивчення потенціальних можливостей даних територій для забезпечення їх сталого розвитку. Тому найбільш вдалою характеристикою економічної значущості приморської території може слугувати морегосподарський потенціал приморської території. Морегосподарський потенціал приморської території ми розглядаємо як сукупну здатність секторів та галузей економіки, які складають морегосподарський комплекс приморського регіону, здійснювати виробничо-економічну діяльність, задовольняти потреби населення та забезпечувати сталий розвиток морської діяльності держави.

В сучасних умовах приморські території і регіони України, на які ще донедавна майже не звертали увагу більшість вітчизняних реформаторів, стають одним із суб'єктів сталого розвитку країни в межах нового економічного простору держави, який сформувався за останні два роки. Сталий розвиток приморських територій залежить від ефективного управління регіональним розвитком та реалізації економічного потенціалу даних суб'єктів.

Приморським територіям України сьогодні необхідна чітка державна політика, тобто постановка й досягнення довгострокових цілей сталого економічного розвитку таких територій та забезпечення їх національної безпеки. Для цього треба мобілізувати науковий потенціал українських морських

біологів, географів, спеціалістів по морському та екологічному праву, економіки, а також співробітництво центральних, регіональних та місцевих органів державного управління. В той же час в умовах розробки такого спеціального законодавства виникає ще одне питання – законодавство, пов'язане з приморськими територіями, пов'язати з іншими, вже діючими українськими законами. Це сприятиме комплексному покращенню організаційно-адміністративної, законодавчої та нормативно-правової бази, що покликана враховувати специфічні особливості різних приморських регіонів.

РОЗДІЛ II

ДІАГНОСТИКА МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

2.1. Потенціал морегосподарського комплексу – резерв економічного розвитку України

Прогнозувати економічний розвиток під час кризи – справа невдячна, хоча вчені шукають відповіді на виклики сьогодення та надають рекомендації щодо виходу з економічної кризи. В той же час ми звертаємося до питання: чи є в умовах Причорноморського регіону резервні шляхи подолання економічної кризи?

Триваюча глобалізація і логіка економічного зростання спонукають Україну шукати спосіб реалізації своїх порівняльних переваг у глобальному поділі праці. Детермінанти конкурентоспроможності викликають необхідність коригування державної політики в різних напрямках: наука і технології, промислова політика, зовнішньоекономічна діяльність, регіональна політика. Рішення проблеми ми вбачаємо в реалізації державою інноваційних стратегій розвитку морського господарства, базовим елементом яких на державному рівні стає комплексний підхід.

Однак суттєвим упущенням теоретичної розробки шляхів подолання сучасної економічної кризи є наразі абстрагування від суттєвого фактора – створення ефективного морегосподарського комплексу країни. Категорія цілісного або єдиного морегосподарського комплексу не знаходить місця навіть у фундаментальних наукових дослідженнях України. Але неминучість участі нашої держави в цьому процесі потребує більш зваженої, обґрунтованої економічної політики, що враховує як зовнішні, так і внутрішні чинники розвитку.

Для України, яка має вигідне географічне положення, значний транзитний потенціал, наявність розвиненого морегосподарського комплексу є очевидною конкурентною перевагою. Проте, ця перевага використовується недостатньо. Морегосподарському комплексу нашої країни у докризовий період був властивий інерційний розвиток, зорієнтований переважно на використання вже існуючих потужностей.

Якщо ми розглядаємо морегосподарський комплекс як резерв подолання економічної кризи, то ми маємо дослідити його потенціал як сукупність економічних можливостей, що можуть бути використані для забезпечення всіх матеріальних потреб держави (рис. 2.1).

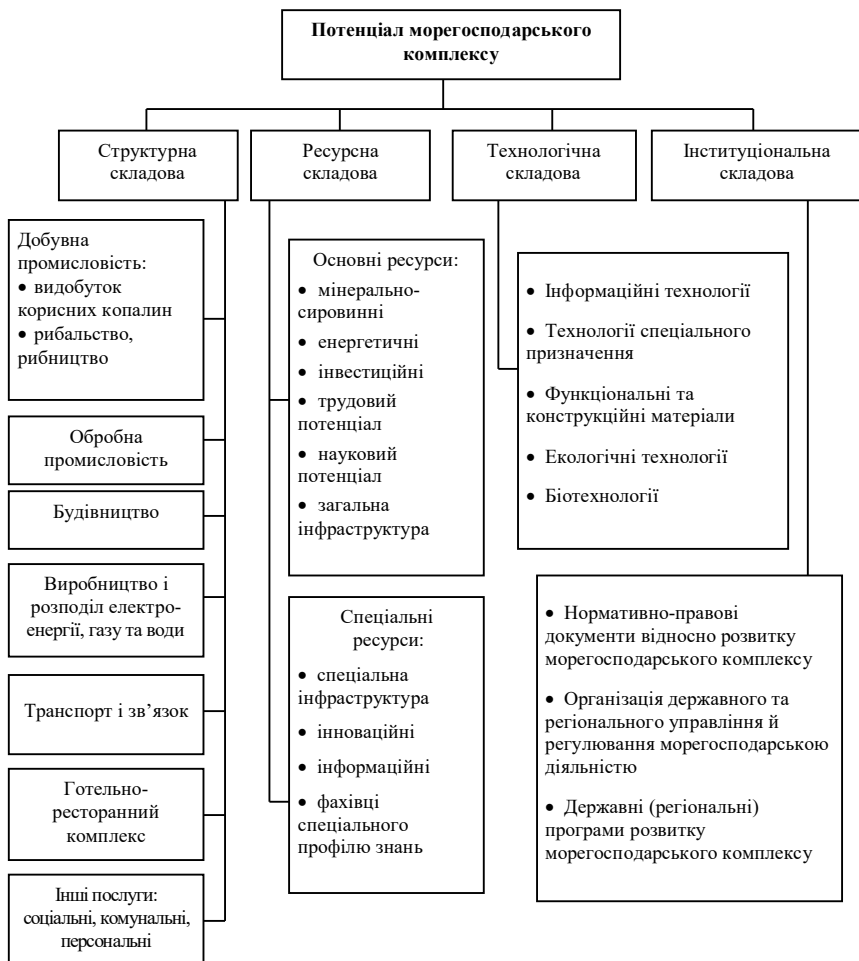


Рис. 2.1. Основні складові потенціалу морегосподарського комплексу

Джерело: складено авторами.

Морегосподарський комплекс складається з багатьох видів економічної діяльності. Їх структура відіграє визначальну роль у формуванні багатомоноклітурного виробництва та сфери послуг, створюючи можливості для задоволення різноманітних потреб економіки.

Роль ресурсів у формуванні потужного морегосподарського комплексу важко переоцінити. Взагалі, дослідники [8, с.59] асоціюють потенціал саме з ресурсними можливостями країни або галузі.

Звернемо увагу на роль спеціальних ресурсів у забезпеченні якісних і кількісних можливостей потенціалу морегосподарського комплексу (рис. 2.1), яка особливо зростає з переходом економіки до інноваційної моделі розвитку. Наявність розгалуженої системи спеціальних ресурсів – спеціальна інфраструктура, інноваційні, інформаційні, фахівці спеціального профілю знань – формує особисте технологічне обличчя морегосподарського комплексу країни, створюючи підґрунтя для розвитку високотехнологічних виробництв, сприяючи технологічній модернізації морегосподарського комплексу і економіки в цілому. А технологічна складова потенціалу морегосподарського комплексу належить до тих елементів, які визначають його ефективність і конкурентоспроможність.

Доречно говорити про конкурентоздатний національний морегосподарський комплекс, його галузеву інфраструктуру, зрізи і сегменти, види морекористування, в умовах наростаючого дефіциту природних ресурсів, а також, продукції та послуг морського походження або морського призначення тощо.

Природа конкурентоспроможності криється в інтенсифікації процесу глобального поділу праці, а також у нерівномірності просторового розподілення ресурсної бази в сукупності з екологічними та іншими обмеженнями.

Інакше кажучи, з точки зору конкурентоспроможності вирішальне значення має оптимальність вибору ніші, яку морегосподарський комплекс країни здатний зайняти у світовому поділі праці.

У конкурентній боротьбі можна досягти високого результату, вдосконалюючи власний морегосподарський комплекс, наприклад, шляхом стимулювання продуктивності праці,

енергоефективності, впровадження новітніх досягнень науково-технічного прогресу тощо.

Розвинутими морськими державами світу сьогодні застосовуються наступні заходи підвищення конкурентоспроможності морегосподарського комплексу:

1. Створюються сприятливі умови для підтримки, насамперед, своїх приморських риболовецьких общин, національних рибпромислових флотів у конкуренції, що загострюється у світовому рибальстві за право користування водними біологічними ресурсами Світового океану, особливо у відкритому морі, в конвенційних водах і районах, не охоплених дією конвенцій. Паралельно відбувається налагодження сталого впливу на управління водними біологічними ресурсами (включаючи нетрадиційні види промислу) з метою забезпечення в довгостроковій перспективі переважного доступу до них. Активно розвиваються і впроваджуються в аква- і марикультуру нові технології штучного відтворення запасів, в тому числі підірваних популяцій.

2. Активно розробляються і впроваджуються технології освоєння мінеральних і енергетичних ресурсів Світового океану, удосконалюються способи їх розвідки і глибокої переробки. Все ширше залучаються до промислового оборот альтернативні і поновлювані джерела енергії: геотермальної, хвильової, планетарної гравітаційної (приливи і відливи).

3. Здійснюється перехід на повсюдне впровадження інноваційних технологій у суднобудування і морське приладобудування, видобуток, переробку та транспортування енергоресурсів континентального шельфу, а також обмеження їх експорту.

4. В інтересах підвищення власної конкурентоспроможності курс на випереджаючий розвиток інформаційного забезпечення морської діяльності з використанням сучасних засобів навігації та зв'язку [73, с.114-119].

Для того, щоб нормально запрацювали інноваційні механізми в нашій країні потрібна продумана модернізація (а може і реструктуризація) морегосподарського комплексу. Найбільш результативний спосіб у реалізації такого підходу – потужна інвестиційна і стимулююча податкова державна підтримка, а слідом

за нею – ефективне державне регулювання морської діяльності, форсування модернізації морегосподарського комплексу України на основі впровадження перспективних досягнень науково-технічного прогресу, технологічних і організаційних інновацій, активізації зовнішньоекономічних зусиль у справі відстоювання інтересів усіх суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання України в світі (рис. 2.2).



Рис. 2.2. Механізм формування конкурентоспроможного морегосподарського комплексу

Джерело: складено авторами.

До заходів формування конкурентоспроможного у світі вітчизняного морегосподарського комплексу відносяться:

- Формування інноваційної та технологічної бази морської діяльності, в тому числі: розробка і впровадження організаційних і технологічних інновацій в морегосподарський комплекс України; розробка і використання нових технологій і матеріалів; розвиток науково-технічного потенціалу морегосподарського комплексу України; удосконалення наукової та технологічної бази систем пошуково-рятувального забезпечення та безпеки морекористування, забезпечення безпеки населення приморських регіонів та пом'якшення наслідків від морських стихійних лих тощо.

- Розвиток спеціальної інфраструктури морекористування, в тому числі: логістика, гідрографія і океанографія, гідрометеорологія, геодезія, морська картографія, навігація тощо.

- Розвиток кадрового потенціалу морського господарства, в тому числі: підвищення престижу морських професій, розробка та реалізація системи заходів, спрямованих на забезпечення збалансованості попиту і пропозиції по фахівцям морських професій на ринку праці, створення умов для закріплення кадрів в морегосподарському комплексі нашої країни.

- Розвиток туристично-рекреаційного комплексу (круїзний, екологічний, культурно-пізнавальний, паломницький, науковий та науково-експедиційний, екстремальний, проведення конференцій та семінарів, спортивний, лікувальний і загальнооздоровчий туризм).

- Забезпечення екологічної безпеки приморських територій та прибережних акваторій, включаючи ліквідацію накопиченого збитку навколишньому середовищу.

- Збереження морського культурної і природної спадщини, у тому числі: популяризація морського спадщини, інформаційно-просвітницька, наукова і видавнича діяльність, освіта і виховання молоді з орієнтацією на морські професії, розвиток морських меморіалів, музеїв, архівів, бібліотек, колекцій, історичних міст, поселень та фортифікаційних споруд, інших рухомих і нерухомих об'єктів історико-культурної спадщини.

Як бачимо, морегосподарський комплекс постає як інтегральне явище, оскільки об'єднує державну та регіональну політику, підтримку малого бізнесу, залучення іноземних та внутрішніх

інвестицій, інноваційну політику, науково-технічну, освітню та ін. Крім цього, долається вузькогалузева спеціалізація даного комплексу, а це дозволяє державі сформувати багатовекторний план дій в області комплексного соціально-економічного приморського розвитку регіонів з урахуванням накопиченого морегосподарського потенціалу.

Формування цілісного морегосподарського комплексу є невідкладною нагальною потребою для подолання економічної кризи та дійсно надійною основою успішного функціонування національної економіки України.

2.2. Стан і тенденції розвитку підприємств вітчизняного морегосподарського комплексу: регіональний фрагмент (на прикладі Миколаївської області)

Морегосподарський комплекс як об'єкт впливу державної морської політики – це територіальне поєднання суб'єктів господарської діяльності галузі морського транспорту, суб'єктів інших галузей, незалежно від форм власності, які взаємодіють між собою та конкурують в межах однієї сфери діяльності, з метою задоволення потреб населення та суспільного виробництва в продукції та послугах за допомогою використання ресурсів Світового океану, інтелектуально-професійних і створених людиною засобів [5]. В цьому аспекті предметом діяльності підприємств морегосподарського комплексу є не тільки морська діяльність, а й не морська, яка забезпечує функціонування та розвиток морегосподарського комплексу, понятійний апарат та функціональна структура якого на рівні України попередньо досліджувались авторами [77] та представлені у розділі I даної монографії.

Успіх багатьох країн світу свідчить, що розвиток морегосподарського комплексу сприяє швидкому економічному зростанню. Це особливо є актуальним для Миколаївської області, яка має значну протяжність берегової лінії Чорного моря та його лиманів, наближеність до транзитних транспортних коридорів, наявність морських та річкових причалів, що визначає її розвиток як потужного транспортно-технологічного вузла, який забезпечує вихід

до промислових центрів Придніпровського регіону та Чорного моря [78]. В зв'язку з цим обумовлюється необхідність визначення в Україні на регіональному рівні тенденцій розвитку підприємств морегосподарського комплексу.

Серед пріоритетів соціально-економічної політики Миколаївської області на 2015-2017 [78] й подальші роки [79] є модернізація інфраструктури та базових секторів економіки області шляхом усунення структурних проблем, зокрема: розвиток морегосподарського комплексу регіону, транспортної інфраструктури.

На нашу думку, необхідною умовою реалізації даного пріоритетного напрямку є координація діяльності суб'єктів державної регіональної політики через узгодження цілей, пріоритетів, завдань і заходів центральних та місцевих органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування під час розроблення та виконання документів, що сприяють залученню інвесторів на регіональний ринок.

Відомо, що суднобудування належить до галузей з високими ризиками ведення бізнесу, це зумовлено тривалим циклом та складністю виробництва, високою науко-, трудо- і капіталоемністю, значною залежністю від світової кон'юнктури. Акумуляуючи у своїй продукції досягнення металургії, приладобудування, електроніки та інших суміжних галузей, суднобудування чинить значний мультиплікативний ефект на економіку країни – створення 1 робочого місця у суднобудуванні призводить до появи 4-5 робочих місць у суміжних галузях, а 1 дол. інвестицій у суднобудування призводить до 7-8 дол. інвестицій у суміжних галузях [78].

Але у суднобудуванні Миколаївської області на сьогодні склалася критична ситуація:

1. Усі підприємства цієї галузі протягом декількох років практично не мають замовлень на будівництво і ремонт суден. Починаючи з 2007 року, майже не здійснювало виробничу діяльність за основним профілем ДП «Суднобудівний завод ім. 61 Комунара», а з 2011 року припинено будівництво суден на ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан». До 2013 року включно серед найбільших суднобудівних заводів Миколаївщини будівництво та ремонт суден здійснювало лише ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод», зокрема, було побудовано серію корпусів універсальних суховантажних суден для компанії

«Damen Shipyards Bergum» та розпочато будівництво головного корабля класу «корвет». Однак 2014 року і на цьому підприємстві практично не здійснювалася виробнича діяльність за основним профілем діяльності: припинено фінансування заходів з будівництва кораблів класу «корвет» та фінансування робіт з ремонту суден для ДП «Дельта Лоцман».

2. Оголошено банкрутом ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан» та відбувалися спроби його ліквідації.

3. Припинили свою діяльність ВАТ «Малярно-ізоляційне підприємство «Райдуга» та ПАТ «Миколаївський машинобудівний завод» тощо [78].

Така ситуація у суднобудуванні регіону призводить до нарощування заборгованості підприємств із виплати заробітної плати. Так, у середині 2017 року заборгованість ПАТ «Суднобудівний завод «Океан» і ДП «Суднобудівний завод ім. 61 Комунара» за заробітною платою досягла 18,7 та 53,4 млн. грн. відповідно [80]. В зв'язку з чим на сьогодні через відсутність рішення уряду щодо ракетного крейсера проекту 1164 діяльність ДП «Суднобудівний завод ім. 61 Комунара» й зовсім зупинено [81].

Ситуація ускладнюється тим, що усі суднобудівні заводи м. Миколаєва перебувають у приватній власності (ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод», ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан», суднобудівно-судноремонтний завод «Нібулон» ТОВ СП «Нібулон») або у державній власності (ДП «Суднобудівний завод ім. 61 комунара» підпорядковане державному концерну «Укроборонпром»), тому регіональні органи державного управління не можуть впливати на діяльність зазначених підприємств, а в умовах значного дефіциту державного бюджету держава також не має достатніх інвестиційних ресурсів для створення високотехнологічної інноваційної продукції на цих підприємствах.

Отже, активного використання потребують механізми державно-приватного партнерства та реалізації спільних проектів приватним, державним, регіональним і науковим секторами.

Про інвестиційну привабливість Миколаївської області для вітчизняних та іноземних інвесторів свідчать позитивні тенденції вкладення значних обсягів інвестицій у розвиток та модернізацію морегосподарського комплексу, а саме впродовж 2015-2017 років:

1. ТОВ «Евері» побудовано комплекс з перевантаження рослинних олій, що дає можливість компанії перевалювати на морський транспорт через третій причал Миколаївського морського торгового порту понад 1 млн. тонн продукції агропромислового комплексу на рік. Загальний тоннаж одночасного зберігання становить 93 тис. тонн, у тому числі: 28 тис. тонн – меляси бурякової і 65 тис. тонн – рослинної олії.

2. ТОВ «Морський спеціалізований порт «НІКА-ТЕРА» побудовано зерновий елеватор силосного типу місткістю 170 тис. тонн. Також реалізуються проекти щодо розширення зернового комплексу, будівництва складських приміщень, ємністю одночасного зберігання 210 тис. тонн тощо. Загальна вартість проектів становить близько 70 млн. дол. США. Завдяки впровадженню інвестиційних проектів, які розраховані й на подальші роки, перевантаження вантажів збільшиться в перспективі до 15 млн. тонн вантажів за рік.

3. ТОВ «Порт Очаків» реалізується 4 інвестиційні проекти щодо створення зернового терміналу та терміналу з перевантаження рослинних олій, зокрема: комплекс з перевантаження та зберігання зернових культур ТОВ «Ю-Порт Очаків» (наприкінці 2013 року введено в експлуатацію I чергу будівництва, обсяг інвестицій становив 65 млн. грн.); склад для зберігання вантажів «Термінал Очаків» (наприкінці 2013 року введено в експлуатацію I чергу будівництва, обсяг інвестицій становив 3,3 млн. грн.); термінал зі зберігання та перевантаження рослинних олій «Ю-Порт Флюїд» (передбачає будівництво 3 резервуарів на 15 тис. тонн, орієнтований обсяг залучення інвестицій становить 22 млн. грн.); перевантажувальний комплекс світлих нафтопродуктів «Юг-Спец-Бункер» (орієнтований обсяг залучення інвестицій становить 16,9 млн. грн.) [78].

Пріоритетними напрямками інвестиційної діяльності морегосподарського комплексу Миколаївської області є й розширення виробничих потужностей та розвиток інфраструктури портів регіону (табл. 2.1), зокрема, на:

1. ДП «Миколаївський морський торговельний порт», одному з провідних державних підприємств транспортної галузі України з переробки, експортних, імпорتنих, каботажних вантажів, забезпечення транзитних перевезень різноманітних вантажів, як генеральних, так і навалочних.

Таблиця 2.1

**Орієнтовний перелік
пріоритетних інвестиційних проектів у морегосподарському
комплексі Миколаївської області**

№ з/п	Назва інвестиційного проекту	Відповідальні виконавці	Строк реалізації	Орієнтовна вартість проекту
1	2	3	4	5
1.	Ліхтеровочний морський термінал Бузько-Дніпровського басейну в акваторії Миколаївського морського порту	Миколаївська філія ДП «Адміністрація морських портів України» (Адміністрація Миколаївського морського порту)	2017-2024 роки	147,1 млн. дол. США
2.	Створення універсального перевантажувального комплексу на запроєктованому причалі № 8	Миколаївська філія ДП «Адміністрація морських портів України» (Адміністрація Миколаївського морського порту)	2015-2017 роки	169,4 млн. грн.
3.	Будівництво комплексу з перевантаження наливних вантажів у районі причалів № 14, 15 (причал № 14А)	Миколаївська філія ДП «Адміністрація морських портів України» (Адміністрація Миколаївського морського порту)	2015-2017 роки	238,1 млн. грн.
4.	Створення виробничо-перевантажувального комплексу в тиловій частині причалів № 13, 14» (компанія «Бунге»)	Миколаївська філія ДП «Адміністрація морських портів України» (Адміністрація Миколаївського морського порту)	2015 рік	100 млн. дол. США
5.	Відродження р.Дніпро та р.Південний Буг як транспортних судноплавних артерій України	ТОВ СП «Нібулон»	2015-2016 роки	152 млн. дол. США
6.	Будівництво зернового комплексу (ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»)	Миколаївська філія ДП «Адміністрація морських портів України» (Адміністрація Миколаївського морського порту)	2015-2018 роки	24 млн. дол. США

Продовження табл. 2.1

1	2	3	4	5
7.	Будівництво комплексу з переробки зріджених газів, світлих нафтопродуктів та інших вантажів» (ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»)	Філія «Октябрьск» ДП «Адміністрація морських портів України» (Адміністрація ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»)	2015-2017 роки	100 млн. дол. США
8.	Будівництво перевантажувального комплексу зернових та олійних культур у тилу причалів №1, 2 Миколаївського морського порту	ТОВ «Дунайська судноплавно-стивідорна компанія»	2015-2016 роки	45 млн. дол. США
9.	Розвиток портової інфраструктури ТОВ «Миколаївське підприємство «Термінал-Укрхарчозбутсировина»	ТОВ «Миколаївське підприємство «Термінал-Укрхарчозбутсировина»	2016-2018 роки	Сума уточнюється

Джерело: складено авторами за [78].

2. ДП «Стивідорна компанія «Ольвія», що переробляє будь-які види вантажу, крім наливних, та надає всі необхідні послуги з перевалки, навантаженню-розвантаженню, складуванню та оформленню вантажів.

3. Дочірньому підприємстві «Миколаївський річковий порт» – АСК «Укррічфлот», де для переробки вантажів в порту є портальні та плавучі дизель-електричні крани вантажністю від 5 до 16 тонн, трактори, авто- та електронавантажувачі. Порт приймає судна до 140 м довжиною з осадкою 4,5 м біля причалу, відпрацьована також технологія навантажування великотоннажних суден з осадкою до 9 м на рейді за допомогою плавучих кранів. Порт має буксирний флот, вантажний самохідний та несамохідний флот загальною вантажністю до 30 тис. тонн. Спільно з фірмою «Агроекспорт» в порту створено комплекс з переробки зерна, який складається з 5 критих складів та 2 критих пунктів вивантаження вагонів, транспортерної лінії по доставці зерна на причал.

4. ТОВ «Порт Очаків», призначений для обробки вантажних і вантажопасажирських судів, організації паромного сполучення для перевезення колісної техніки та великовантажних автомобілів.

5. ТОВ СП «Нібулон», що має морський перевантажувальний термінал для перевалки зернових та олійних культур.

6. ТОВ «Миколаївський спеціалізований порт «НІКА-ТЕРА», що займається перевалкою, зберіганням, підготовкою та відправкою вантажів.

7. ТОВ «НІКМОРСЕРВІС Миколаїв», що здійснює комплекс стівідорних послуг, експедиційної діяльності, агентування судів та послуг митного брокера.

8. ТОВ ТД «Морепродукт» – портовий логістичний термінал, що має статус митно-ліцензійного складу.

9. ТОВ «ЕВЕРІ» – морський перевантажувальний термінал, що забезпечує прийом, зберігання, якісний супровід і відвантаження рослинної олії та меляси на суміжні види транспорту, і складається з берегової та портової частини.

10. ТОВ «Миколаївське підприємство «Термінал-Укрхарчозбут-сировина» – портовий комплекс по перевалці наливних харчових вантажів.

11. ТОВ «Дунайська судноплавно-стівідорна компанія», що займається транспортним обробленням вантажів та організацією перевезення вантажів.

12. Компанія «Бунге», що завершує створення єдиного виробничо-перевантажувального комплексу, до складу якого входитимуть перевантажувальний термінал і олійно-екстракційний завод, що разом з діючим перевантажувальним терміналом стане основою промислово-транспортного кластеру на території Миколаївського морського порту.

13. Компанія Noble Group Limited (Гонконг), що здійснює будівництво перевантажувального терміналу зернових та олійних культур.

На функціонування та розвиток підприємств морегосподарського комплексу Миколаївської області у 2018-2020 роках, на думку авторів, будуть впливати такі сильні й слабкі чинники (сторони) та можливі зовнішні впливи (можливості і загрози) (табл. 2.2):

На думку авторів [81], задля економічного зростання підприємств морегосподарського комплексу на основі інвестиційно-інноваційного розвитку як стратегічної цілі у сфері подальшого функціонування морегосподарського комплексу Миколаївської області необхідно вирішити низку оперативних цілей та завдань (табл. 2.3).

Таблиця 2.2

SWOT-аналіз підприємств морегосподарського комплексу Миколаївської області

Матриця SWOT-аналізу	Можливості:	Загрози:
Сильні сторони: 1. Привабливе географічне розташування, природно-кліматичні умови 2. Кваліфікована робоча сила і управлінський персонал 3. Багаторічний досвід 4. Проведення наукових досліджень в Національному університеті кораблебудування ім. адмірала Макарова щодо створення та серійного виготовлення універсальних транспортних суден і засобів океанотехніки 5. Перспектива зростання попиту національної економіки на продукцію морегосподарського комплексу Миколаївської області	Можливості: 1. Реалізація спільних проєктів приватним, державним і науковим секторами 2. Технологічна можливість розвитку портової інфраструктури 3. Створення хабів, розподільних проміжних вузлів, інтермодальних логістичних терміналів, що з'єднують різні види транспорту, у тому числі морські перевезення, об'єднуючись в єдину систему ланцюжків поставок 4. Створення регіонального морегосподарського кластеру за участю підприємств суднобудування та судноремонту, судноплавних компаній, портів, наукових та проєктних організацій, регіональних органів влади тощо	Загрози: 1. Відсутність комплексної програми розвитку суднобудування та судноремонту 2. Неналежна увага до використання механізмів державно-приватного партнерства в стивідорній діяльності 3. Недостатні інвестиційні ресурси для створення інноваційної продукції на підприємствах морегосподарського комплексу Миколаївської області 4. Низький рівень інновацій, нових портових технологій, що відповідають сучасним тенденціям розвитку морських перевезень 5. Зменшення попиту світової економіки на низку послуг морегосподарського комплексу
Слабкі сторони: 1. Технологічна й міжвідомча роз'єднаність роботи портів та інших транспортних галузей 2. Недосконалість державної політики регіонального розвитку приморських територій 3. Зниження темпів зростання економіки та рівня інвестиційної активності, криза банківської системи тощо 4. Система ціноутворення на послуги транспортних підприємств	«1», «2», «3», «4» ↔ «4» «1», «2», «4» ↔ «1», «2» «1», «3», «5» ↔ «3», «4»	«4», «5» ↔ «1», «5» «1», «2», «3» ↔ «2» «2», «3», «4» ↔ «3», «4»
	«1», «2» ↔ «2», «3», «4» «3» ↔ «1», «4» «4» ↔ «3», «4»	«1», «2» ↔ «1», «2» «3» ↔ «3», «4» «4» ↔ «4», «5»

Джерело: складено авторами.

Таблиця 2.3

**Оперативні цілі і завдання розвитку підприємств
морегосподарського комплексу Миколаївської області**

№ з/п	Оперативні цілі	Завдання
1.	Створення нових та модернізація існуючих підприємств морегосподарського комплексу	1.1. Розвиток транзитного та логістично-транспортного потенціалу регіону 1.2. Модернізація промислових виробництв морегосподарського комплексу на новій технологічній базі
2.	Зростання конкурентоспроможності підприємств морегосподарського комплексу	2.1. Формування перспективних інвестиційних можливостей підприємств морегосподарського комплексу 2.2. Розвиток міжнародного співробітництва та зовнішньоекономічної діяльності підприємств морегосподарського комплексу
3.	Створення умов для пріоритетного розвитку підприємств морегосподарського комплексу	3.1. Фінансово-кредитна та інвестиційна підтримка підприємств морегосподарського комплексу 3.2. Підтримка та стимулювання євроінтеграції підприємств морегосподарського комплексу

Джерело: складено авторами.

В ході виконання цих завдань потенційно можливими сферами реалізації інвестиційних проектів у морегосподарському комплексі регіону можуть бути: модернізація портів та терміналів, ведення в дію високотехнологічних виробничих потужностей, технологічне переоснащення та розширення діючих виробничих потужностей, випуск нових видів конкурентоспроможної продукції, сприяння функціонуванню і впровадження сучасних систем управління технологічними процесами якості та екології відповідно до стандартів ЄС. Наслідки реалізації поставлених завдань у сфері морегосподарського комплексу Миколаївської області представлено у табл. 2.4.

Таблиця 2.4

**Наслідки реалізації завдань розвитку підприємств
морегосподарського комплексу Миколаївської області**

Очікувані результати	Індикатори
1. залучення внутрішніх і зовнішніх інвестицій до регіональної економіки	1. Кількість реалізованих інвестиційних проектів 2. Обсяг залучених інвестицій
2. Створення нових робочих місць	3. Кількість новостворених робочих місць
3. Підвищення рівня доходів населення	4. Середня заробітна плата в регіоні
4. Упровадження нових технологій у регіоні	5. Кількість підприємств морегосподарського комплексу, що впроваджують інновації 6. Обсяг реалізованої підприємств морегосподарського комплексу інноваційної продукції
5. Поліпшення логістично-транспортного забезпечення регіону	7. Обсяг експорту та імпорту товарів

Джерело: складено авторами.

Успішне здійснення соціально-економічних перетворень в державі залежить від якісної трансформації економічної системи або певної її частини. У зв'язку з цим управління на регіональному рівні розвитком підприємств морегосподарського комплексу є актуальним питанням для формування сприятливого базису щодо активізації економічного розвитку морегосподарського комплексу держави. Головним у системі регіонального управління ефективним розвитком морегосподарського комплексу слід вважати реалізацію підходу на основі єдності зусиль державних, регіональних, наукових та підприємницьких структур. Навіть в умовах тотального дефіциту інвестицій необхідно виробити перспективну стратегію та модель розвитку підприємств морегосподарського комплексу на регіональному рівні.

2.3. Оцінка розвитку портової інфраструктури України у сучасних умовах

У сучасних умовах трансформаційних перетворень в Україні, коли продовжують відбуватися процеси реформування всіх сфер національної економіки, одним з необхідних та першочергових акцентів стає реформування інфраструктури як сегмента національного господарства. Тобто, вдосконалення управління (менеджменту) економічним та організаційним розвитком інфраструктури національної економіки України набуває особливого значення. В цьому контексті актуальним є дослідження проблематики впровадження сучасних інноваційних практик менеджменту розвитку портової інфраструктури України, яке узагальнює досвід країн ЄС в цьому напрямку, висвітлює можливі вектори його імплементації до реалій українського сьогодення.

Згідно Індексу глобальної конкурентоспроможності (The Global Competitiveness Index) на 2016-2017 роки, Україна займає 96 місце у світі за напрямком якості інфраструктури портів [83], знаходячись між Кабо-Верде (95 місце) і Чехією (97 місце).

Морські порти займають важливе місце в підвищенні конкурентоспроможності країни або регіону, оскільки виступають транспортними вузлами, що забезпечують економічні зв'язки між внутрішніми та зовнішніми ринками. Тому не дивно, що в найвпливовішому The Global Competitiveness Index міститься компонент «Якість портової інфраструктури».

Країни з найкращою портовою інфраструктурою (Нідерланди, Сінгапур, ОАЕ) постійно удосконалюють її кількість та якість. Так найбільша та найважливіша гавань Європи – порт Роттердам – надає іноземним кампаніям ідеальний трамплін на європейський ринок: менш ніж за 24 години товари можуть досягти всіх найбільших промислових та економічних центрів у Західній Європі. Тим часом уряд Нідерландів постійно покращує інфраструктуру порту, витрачаючи щорічно близько 150 млн. євро на утримання та розширення шляхів й причалів, а також на удосконалення безпеки, покращення навколишнього середовища та інші зміни [84]. Це свідчить про те, що портові послуги виходять за межі власне порту (його внутрішньої та зовнішньої акваторії) й охоплюють велику кількість берегових та інших господарських операцій.

Для вирішення цих питань європейські країни шукають нові форми інтеграції промислового, фінансового та інтелектуального капіталу з метою підвищення якості портової інфраструктури. Сьогодні це – Європейська мережа морських кластерів (ENMC – European Network of Maritime Clusters), що була створена у листопаді 2005 року в Парижі. Її метою було прагнення налагодити обмін досвідом, координацію діяльності, а також розвивати і зміцнювати морські кластери держав-членів і Європи в цілому [8]. На теперішній час ENMC включає в себе морські кластерні організації таких країн як Бельгія (Flanders' Maritime Cluster), Болгарія (Marine Cluster Bulgaria), Данія (Maritime Development Center of Europe), Фінляндія (Meriliitto), Франція (French Maritime Cluster), Німеччина (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie), Італія (Italian Maritime Cluster), Ірландія (Irish Maritime and Energy Resource Cluster), Люксембург (Luxembourg Maritime Cluster), Велика Британія (Maritime UK), Нідерланди (Nederland Maritime Land), Швеція (Sjöfartsforum), Іспанія (Spanish Maritime Cluster), Португалія (Forum Oceano), Польща (Polski Klaster Morski), Норвегія (Maritimt Forum), Ісландія (Iceland Ocean Cluster).

Що стосується розвитку інфраструктури портового господарства України, то у 2000-х роках почався період розвитку та технічного переоснащення цієї галузі, але при відсутності спеціального законодавства порти перебували у критичному стані. 13 червня 2013 року набув чинності Закон України «Про морські порти України» [25], який закріпив правові, економічні та організаційні основи функціонування портової галузі. Важливим моментом цього Закону стала можливість приватизувати об'єкти портової інфраструктури та розвивати приватне підприємництво в цій сфері. Тобто, як зазначається у [85], комерційна діяльність портів, яка історично була державною, тепер стає не просто доступною для приватних підприємств у межах певної виробничої кооперації, але й повністю може стати приватною. Мета подібних перетворень полягає у розвитку конкуренції у портовій діяльності, яка може забезпечити більшу економічну ефективність і краще задовольнити користувачів, ніж одне державне підприємство [85, с.25].

Після прийняття Закону України «Про морські порти України» [25] створена Адміністрація морських портів (АМПУ) з філіалами в морських портах України, яка наділена ознаками органу державної

влади. На баланс АМПУ передано стратегічне майно портів, що не підлягає приватизації (підхідні канали, акваторії, причали, системи навігації, загальні комунікації), а інші потужності (склади, крани, інша техніка), зношеність яких в середньому по галузі складає 80%, є власністю морських торгових портів (одна третина) та приватних компаній (дві третини). Така недосконалість у сфері поділу державного майна, повноважень та функцій між АМПУ та державними підприємствами і піддається критиці [5; 86; 87]. З 2016 року діяльність Міністерства інфраструктури України направлено на реформування портової галузі й намагання «забрати державу з усіх сфер, які впливають на бізнес», докорінне реформування АМПУ, створення морської адміністрації, яка візьме на себе всі завдання АМПУ [88]. Й плани Міністерства інфраструктури України втілюються у життя: так, з 1 серпня 2018 року розпочне роботу Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація) [89].

Вперше термін «інфраструктура порту» був прописаний у Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року, яка визначає портову інфраструктуру як спеціалізований майновий комплекс, а також складські приміщення і майданчики, навантажувально-розвантажувальні механізми та інше майно [90].

У Законі України «Про морські порти України» визначено об'єкти портової інфраструктури – рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту. Крім цього вперше охарактеризовані об'єкти портової інфраструктури загального користування – акваторія, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, інші об'єкти, що забезпечують діяльність двох і більше суб'єктів господарювання у морському порту; та стратегічні об'єкти портової інфраструктури, які є об'єктами права державної власності, а саме гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден [25].

В Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [24] покладено принципове усвідомлення, що від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та

технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку.

Згідно з [91], якість інфраструктури порту є п'ятивимірною конструкцією, що складається з елементів, пов'язаних із ресурсами, результатами, процесом, управлінням та іміджевою і соціальною відповідальністю. Досліджено, що ця конструкція (Port Service Quality, PSQ) охоплює всі аспекти надання послуг порту. Окрім того, додатково до внутрішніх послуг в межах порту, підключаються зовнішні зв'язки між портом та його клієнтами, а особливо важливий аспект у морській галузі – соціальна відповідальність [92]. Таким чином, підвищення якості портової інфраструктури важливо здійснювати за допомогою всебічного підходу, а не просто зосереджуючись на матеріальних ресурсах порту. Якість портових послуг має значний позитивний вплив на задоволеність клієнтів, сприяє збереженню існуючих клієнтів та залученню потенційних, тому не дивно, що розвиток об'єктів портової інфраструктури аналітики пов'язують саме з інвестуванням коштів. Плануючи інвестиції, АМПУ робить ставку на ті порти країни, де присутній вантажопотік. Сьогодні це найбільш потужні порти: Одеса, Южний, Миколаїв, Чорноморськ (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Вантажообіг у вітчизняних портах, млн. тонн

Період	Порти				Всього (13 портів)
	Южний	Одеса	Миколаїв	Чорноморськ	
2014 рік	47,4	24,6	20,8	17,6	144,9
2015 рік	48,5	25,3	22,2	17,3	144,6
2016 рік	39,3	25,3	22,4	15,9	131,7
2017 рік (за півроку)	22,1	12,2	11,4	8,0	66,0
Частка зернових вантажів від загального вантажообігу	24%	42%	43%	50%	x

Джерело: складено авторами за [92].

При цьому слід зазначити, що морські порти спеціалізуються за основною номенклатурою вантажів, згідно з [87]. Сьогодні більшість потенційних інвесторів пов'язані з вантажопотоками агросектору. За прогнозами аналітиків, зростання експорту зернових буде збільшуватися в майбутньому, тому інвестори, агрохолдінги будуть інвестувати у нарощування потужностей зернових терміналів.

Ще одним напрямком підвищення якості та конкурентоспроможності портової інфраструктури є капітальні інвестиції в поглиблення каналу або акваторії і підтримання глибин. Так щодо потенційного контейнерно-зернового hub-порту Чорноморськ – Міністерство інфраструктури України разом із ДП «Чорноморський МТП» та АМПУ в перспективах на 2018 рік зазначають інвестиції в термінал 2: днопоглиблення підхідного каналу порту до 16 м, днопоглиблення акваторії 1-го ковша Сухого лиману до 15 м, днопоглиблювальні роботи біля причалів №7-9, що дозволять приймати судна дедвейтом до 100 тис. тонн, реконструкція системи електропостачання на причалах №8-9, що забезпечить одночасну роботу 4-х і більше кранів, продовження 2-х залізничних колій з причалу №9 на причали №7-8, що збільшить пропускну здатність [88]. До речі, АМПУ інвестувала в інфраструктуру порту Южний (днопоглиблення акваторії від 15 м до 19 м) 887,2 млн. грн., отримавши за рахунок приросту вантажопотоку і скасування знижок додатковий дохід – 877,97 млн. грн. [93]. За рахунок інвестицій в інфраструктурний проект збільшилася пропускна спроможність порту, що дозволило здійснити 351 входження великотоннажних суден типу Capesize із завантаженням їх до повного осідання біля стінки причалів №5-6. За період реалізації проекту, приріст вантажообігу по акваторії порту Южний склав 14,57 млн. тонн [94].

Особливо слід відзначити, що у Стратегії розвитку морських портів увага акцентується на спеціалізації морських портів за основною номенклатурою вантажів [24]:

- нафта та нафтопродукти – морські порти Одеса та Феодосія;
- хімічні вантажі наливом – морський порт Южний;
- вантажі металургійної промисловості (залізнична сировина, вугілля, чорні метали) – морські порти Одеса, Маріуполь, Чорноморськ, Керч та Южний;

- зернові вантажі – морські порти Одеса, Чорноморськ, Миколаїв та Херсон;

- вантажі в контейнерах – морські порти Одеса та Чорноморськ.

Згідно з цим, міністр інфраструктури В. Омелян [88] відзначив необхідність формування хабової (hub, англ. у переносному значенні – центр) моделі морських портів.

Під терміном порт-hub ми розуміємо опорний морський порт, стратегічно доцільний з точки зору транспортної інфраструктури та виконання логістичних функцій, що виконує увесь комплекс портових послуг, обумовлених факторами міжнародної конкуренції та розвитком нових технологій. Таким чином, задача по формуванню на базі українського морегосподарського комплексу конкурентоспроможних хабів та їхня інтеграція у світову портову систему сьогодні вкрай актуальна. У зв'язку з цим пріоритетами підвищення якості морської портової інфраструктури України є [24]:

- підвищення ефективності, якості і швидкості обробки вантажів;
- модернізації і розвитку об'єктів портової інфраструктури загального користування, зокрема автомобільних та залізничних під'їзних шляхів;
- забезпечення ефективного державного регулювання спеціалізованих послуг, що надаються в морському порту суб'єктами природних монополій, та послуг, плата за надання яких включається до складу портових зборів;
- удосконалення системи документообігу, спрощення дозвільних процедур, зменшення часу обробки вантажів;
- забезпечення створення рівних і конкурентних умов для провадження господарської діяльності та отримання послуг у морському порту;
- узгодженості дій щодо завантаженості та нарощування перевантажувальних потужностей в морських портах.

На нашу думку, розвиток в подальшому вказаного напрямку (тобто створення на базі морського порту морського транспортного вузла), створить необхідні передумови для його трансформації у морський кластер. А це дозволить використовувати потенціал об'єктів портової інфраструктури в повному обсязі, що, у свою чергу, підвищить конкурентоспроможність як порту, так і регіону, у якому він розташований.

Узагальнюючи все вище викладене, робимо висновок, що при розробці основних напрямків подальшого розвитку портової інфраструктури необхідно вивчити аналогічний іноземний досвід. Розглянемо сучасні інструменти підвищення якості портової інфраструктури інших країн (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Інструменти підвищення якості портової інфраструктури європейських країн

Інструмент	Мета	Результати (на прикладі деяких портів)
1	2	3
Cluster Pôle Mer Bretagne Atlantique (створений у 2005 році у Франції)	Виникнення спільних дослідницьких проєктів та підтримка зростання компаній-учасників, зокрема, шляхом розміщення нових продуктів, послуг та процесів, що є результатом досліджень ринку	Приморський регіон Франції – Bretagne-Pays de la Loire Підтримуючи свою ідентичність, інтегруючись в людське та географічне середовище, портові міста є справжніми лабораторіями сталого розвитку в густонаселених міських районах. Інфраструктура порту повинна виконувати свої функції протягом тривалого періоду обслуговування. Тому основна мета проєкту I-MARECO – продуктивність та життєвий цикл портової інфраструктури. I-MARECO розроблятиме загальну стратегію витрат на морську інфраструктуру шляхом створення систем спостереження (мультисенсорних приладів), які з часом оптимізують управління та продуктивність, а також сприятимуть зворотному зв'язку. Крім того, здійснюються проєкти: AIMS - інтегрований акустичний моніторинг шуму морськогосередовища COVASED – платформа для управління земляними осадками та розвитком їх економічного потенціалу OPTIMISME – розвиток глобального управління потоками

Продовження табл. 2.6

1	2	3
		енергії в зоні порту SEEWALL – спостереження за роботами з морського захисту, що використовують сейсмічне прослуховування WATCHDOG – автономний, інтелектуальний робот для підводного пірнання
Мережа TEN-T (Trans-European Transport Network) (заснована у січні 2014 року)	Усунення вузьких місць та технічних бар'єрів між транспортними мережами держав – членів ЄС, посилення соціальної, економічної та територіальної єдності Європейського Союзу та модернізація існуючих інфраструктур та платформ	Визнання портів NAPA (п'ять морських портів на північній частині Адріатичного моря) як основних портів ЄС у мережі TEN-T, успішна співпраця в рамках проєктів Середземноморських магістралей морського транспорту (MoS), проєктів підтримки ІТ, таких як митне оформлення контейнерів (Єдине вікно та EDI-центр) та успішна участь у декількох міжнародних виставках у Європі та Азії
Мережа EcoPorts (започаткована низкою активних портів у 1997 році; повністю інтегрована в Організацію Європейських морських портів (ESPO) з 2011 року)	Виправлення усіх негативних впливів на навколишнє середовище, що виникають в результаті різних видів діяльності, таких як верфі, риболовецький сектор, морський транспорт та місто в цілому	Порт Віго (Іспанія) Боротьба з кліматичними змінами, впровадження LNG, OPS та зменшення викидів вуглецю, включення морських відновлювальних джерел енергії до діяльності порту, створення Національного парку островів Сіес (National Park of the Islands Cies). У проєкті – розвиток інфраструктури постачання газу та електроенергії судам Порт Дувр (Велика Британія) Досягнення стандарту «відмінно» за схемою нагород за екологічну якість будівництва портової

Продовження табл. 2.6

1	2	3
		інфраструктури (CEEQUAL), зменшення викидів вуглецю, включення морських відновлювальних джерел енергії до діяльності порту, поліпшення утилізації відходів Порт Салоніки (Греція) Відносини з містом стали більш прозорими, визначилися основні тиски на навколишнє середовище, що виникають у зв'язку з експлуатацією порту, запроваджені відповідні природоохоронні програми та показники для підвищення екологічної ефективності. У проєкті – проведення спеціальних робіт з поліпшення обробки сипучих вантажів, що різко зменшить будь-яке забруднення повітря пилом

Джерело: складено авторами за [95-97].

Таким чином, вивчаючи досвід країн ЄС, зазначимо, що підвищення якості вітчизняної портової інфраструктури відбуватиметься при переході від централізованого характеру управління, планування, керівних вказівок до територіальних аспектів та інструментів розвитку. І це необхідно тому, що територіальний вимір диверсифікується з географічної, економічної, адміністративної та інституційної точок зору, а портова інфраструктура на місцевому рівні може бути в той же час невід'ємною частиною регіонального, національного, європейського та міжнародного рівнів.

Перспективним напрямом розвитку портової інфраструктури є підвищення якості портових послуг, що обумовлено факторами міжнародної конкуренції та розвитку нових технологій, які формують нові вимоги до безпеки, якості та швидкості обробки вантажів в порту. У зв'язку з цим пріоритетами інноваційного (за своєю суттю) менеджменту розвитку вітчизняної морської портової інфраструктури є:

По-перше, одночасне використання державних субсидій і позик та приватних фінансів шляхом залучення суттєвих внутрішніх та зовнішніх інвестицій. Вже декілька років в українських портах планується проведення концесії, тобто передача частини об'єктів в тимчасову експлуатацію приватним особам, іншим державам, підприємствам тощо. Передача в концесію допоможе відновити і розвинути інфраструктуру без виділення величезних сум з державного бюджету.

По-друге, ефективний морський порт вимагає, крім інфраструктури та обладнання, ефективного управління. Для вітчизняних портів нагальною необхідністю є реформування державного управління, перенесення централізованого управління на територіальний рівень для надання якісних портових послуг. При цьому необхідним постає залучення місцевих органів влади до управління портовими підприємствами.

По-третє, вирішення екологічних проблем діяльності морських портів. Деякі порти мають сильний індустріальний характер і, в залежності від обсягу та місцезнаходження їх вантажів, вони можуть мати вплив на якість води, повітря та, відповідно, на стан здоров'я населення. Цього року європейські країни відзначили дванадцяту річницю політики «Зелений порт» («Green Port»), яка вимагає ефективної системи управління екологічним захистом. Кожен вітчизняний порт може розробити плани управління відходами від кораблів і щоденних портових операцій або моделі реалізації концепції «Зелений порт», спрямованих на досягнення низького рівня споживання природних ресурсів. Проте реалізація цього неможлива без ефективної співпраці між органами державної влади та приватними компаніями, що в решті решт призведе до підвищення якості послуг морських портів, таким чином позиціонуючи їх як конкурентоспроможних на міжнародних ринках.

РОЗДІЛ III

РЕГІОНАЛЬНИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ

3.1. Проблеми розвитку морегосподарського комплексу в контексті сучасної регіональної політики України

Бачення особливої ролі приморських територій в соціально-економічному розвитку регіонів, країни, визнання тенденції «тяжіння» до морського узбережжя різних видів економічної активності в останні роки є домінуючим для вітчизняної науки. Але, в той же час, потрібно зазначити, що сьогодні відсутня цілісна картина регіональної проблематики розвитку морегосподарського комплексу.

З огляду на існуючі проблеми і перспективи розвитку морського господарства України, доцільно сформулювати такий підхід, який враховував би всі регіональні особливості та можливості приморських територій і регіонів з видобутку, зберігання, переробки і транспортування вантажів і видобутих ресурсів з максимальним використанням вітчизняного морегосподарського комплексу. Реалізація такого підходу можлива лише на підставі всебічного вивчення морського господарства в регіональному розрізі.

Різним аспектам формування та реалізації морської політики держави, а також розвитку морегосподарського комплексу присвячені праці Б. Буркинського [98], В. Степанова [99], К. Степанової [99], Ю. Сєднєва [100] та інших вчених.

В той же час, досліджень морегосподарського комплексу в регіональному розрізі, присвячених визначенню територіальних особливостей, закономірностей, динаміки і перспектив розвитку як компоненту морського господарства, проводиться недостатньо.

У рамках державної регіональної політики, спрямованої на підвищення рівня економічного потенціалу територій, продуктивності їх економіки, прибутковості бізнесу та доходів населення і, як наслідок, створення умов для загального підвищення соціальних стандартів, якості життя та розвитку бізнес-середовища, морегосподарський комплекс є величезним резервом економічного

розвитку країни. Він представляє собою, згідно з [5], територіальне поєднання суб'єктів господарської діяльності галузі морського транспорту, суб'єктів інших галузей, незалежно від форм власності, які взаємодіють між собою та конкурують в межах однієї сфери діяльності, з метою задоволення потреб населення та суспільного виробництва в продукції та послугах морського транспорту за допомогою використання природних, інтелектуально-професійних і створених людиною засобів.

Світова практика свідчить, що морегосподарський комплекс є визначальним для економіки приморських регіонів країн світу.

В економіці України приморський регіон також відіграє ряд важливіших стратегічних функцій держави:

- слугує головними зовнішньо-торговельними «морськими воротами» України;
- зосереджує значний науково-технічний потенціал і виступає як регіональний центр підготовки кадрів, науково-технічних розробок та інформації;
- виконує міжнародні та міжрегіональні транспортно-розподільчі функції, обслуговує міжнародні транзитні вантажо- та пасажиропотоки;
- є найбільш перспективним регіоном щодо розвитку зовнішньоекономічної діяльності, сумісного підприємництва, формування вільних (спеціальних) економічних зон;
- виступає одним з найбільш розвинених і разом з тим перспективних рекреаційних районів приморського типу;
- виділяється як важливий регіон інтенсивного сільськогосподарського виробництва з високою часткою зрошуваного землеробства і значною переробкою сільськогосподарської продукції;
- є одним з регіональних центрів машинобудування та легкої промисловості;
- спеціалізацію регіону представляють галузі морегосподарського комплексу: торговий і промисловий флот, портове господарство, транспортна інфраструктура, судноремонт, переробка морепродуктів.

Отже, особливої уваги потребує питання можливостей збалансованості розвитку морегосподарського комплексу та приморських регіонів України на основі стратегічних орієнтирів регіонального розвитку в Україні.

У період з 2006 по 2014 роки було прийнято дві стратегії регіонального розвитку України: Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2015 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 21 липня 2006 року №1001 [101], та Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2020 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 06 серпня 2014 року №385 [76] (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Характеристика Державних стратегій регіонального розвитку України

Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2015р.	Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2020р.
1	2
<i>Спрямованість Державної стратегії регіонального розвитку</i>	
Визначення ключових проблем регіонального розвитку, пріоритетів державної регіональної політики з точки зору загальнонаціональних потреб та інтересів	Визначення завдань та інструментів для розв'язання соціальних проблем, підвищення рівня економічного потенціалу територій, продуктивності їх економіки, прибутковості бізнесу та доходів населення і, як наслідок, створення умов для загального підвищення соціальних стандартів, якості життя та розвитку бізнес-середовища
<i>Основна мета державної регіональної політики</i>	
Створення умов для підвищення конкурентоспроможності регіонів як основи їх динамічного розвитку та	Створення умов для динамічного, збалансованого розвитку регіонів України з метою забезпечення
усунення значних міжрегіональних диспропорцій	соціальної та економічної єдності держави, підвищення рівня конкурентоспроможності регіонів, активізації економічної діяльності, підвищення рівня життя населення
<i>Стратегічні завдання державної політики регіонального розвитку</i>	
– Підвищення конкурентоспроможності регіонів та зміцнення їх ресурсного потенціалу – Розвиток людських ресурсів – Розвиток міжрегіональної співпраці – Створення інституційних умов для розвитку регіонів	– Підвищення рівня конкурентоспроможності регіонів – Територіальна соціально-економічна інтеграція і просторовий розвиток – Ефективне державне управління у сфері регіонального розвитку

Продовження табл. 3.1

1	2
<i>Основні принципи реалізації державної регіональної політики</i>	
– Програмування – Концентрація ресурсів – Синхронізація дій – Поляризований розвиток – Додатковість при фінансуванні – Субсидіарність – Єдність – Партнерство – Збалансований розвиток	– Конституційність та законність – Співробітництво – Паритетність – Відкритість – Субсидіарність – Координація – Єдність – Історична спадкоємність – Сталий розвиток
<i>Напрями розвитку регіонів</i>	
1. Підтримка регіонів, що є так званими «точками росту» через укладання угод щодо регіонального розвитку 2. Підтримка депресивних територій через розробку та реалізацію програм подолання депресивності територій	1. Підвищення ролі та функціональних можливостей міст у подальшому розвитку регіонів 2. Розвиток сільської місцевості 3. Підвищення ефективності використання внутрішніх факторів розвитку регіонів 4. Запобігання збільшенню диспропорцій, що гальмують розвиток регіонів
<i>Очікувані результати</i>	
1. Зниження диспропорцій у соціальних показниках, у тому числі заробітної плати та забезпечення додержання державних соціальних гарантій 2. Подвоєння обсягів інвестицій в основний капітал при одночасному зменшенні асиметрії за цим показником 3. Створення умов сталого розвитку регіонів в інтересах усієї України, підвищення рівня життя населення, подолання бідності та безробіття, формування середнього класу 4. Забезпечення додержання визначених державних соціальних гарантій для кожного громадянина незалежно від місця його проживання 5. Подолання депресивного стану окремих територій, своєчасного і комплексного розв'язання проблем охорони довкілля	1. Досягнення економічного зростання регіонів шляхом використання власного потенціалу і, як наслідок, підвищення рівня життя населення 2. Досягнення єдності загальноукраїнського простору 3. Самостійність регіонів у результаті запровадження ефективної моделі управління на основі децентралізації, деконцентрації та субсидіарності 4. Створення та ефективне функціонування партнерських відносин між суспільством, державою і бізнесом

Джерело: складено авторами за [101; 76].

Порівнюючи Стратегії регіонального розвитку України (табл. 3.1), зазначимо, що вони не однотипні за глибиною опрацювання проблем. Так, Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2015 року [101] була розроблена з урахуванням реальних показників розвитку економіки України та її регіонів. Основний наголос робився на пом'якшенні міжрегіональних диспропорцій, зменшенні ризиків утворення депресивних територій та захисті суспільства від значних витрат на відновлення належних умов їх життєдіяльності. Розв'язання регіональних проблем передбачалося здійснити до 2015 року. Проте, проблем і негативних тенденцій було багато: низька інвестиційна привабливість регіонів та інноваційна активність в них; нерозвинута виробнича та соціальна інфраструктура; зростання регіональних диспропорцій у сфері соціально-економічного розвитку регіонів; слабкі міжрегіональні зв'язки; нераціональне використання людського потенціалу. Крім того, розв'язання зазначених проблем ускладнювалось у зв'язку з низьким рівнем ефективності державного управління регіональним розвитком, що було спричинене недооцінкою державної регіональної політики як невід'ємної складової соціально-економічної політики, безсистемністю, фрагментарністю застосування визначених на законодавчому рівні інструментів стимулювання розвитку регіонів, відсутністю єдиної системи стратегічного планування та механізму узгодження стратегічних пріоритетів розвитку держави та регіонів.

Необхідність підготовки Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року [76] була викликана не тільки завершенням строку реалізації попередньої Стратегії регіонального розвитку, але й зміною зовнішніх та внутрішніх умов розвитку регіонів України, а саме: появою додаткових ризиків, пов'язаних з тимчасовою окупацією Російською Федерацією Автономної Республіки Крим та військовою агресією проти східних регіонів України; крім цього, доцільністю підготовки нового стратегічного документа, розробленого у відповідності до європейських стандартів, на період, що синхронізується з плановими та бюджетними циклами ЄС, з урахуванням впливу загальновідомих світових тенденцій просторового розвитку, яких не уникнути Україні.

У Державній стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року [76] на відміну від Стратегії – 2015 [101] визначений інтегрований підхід до формування і реалізації державної регіональної політики (рис. 3.1).

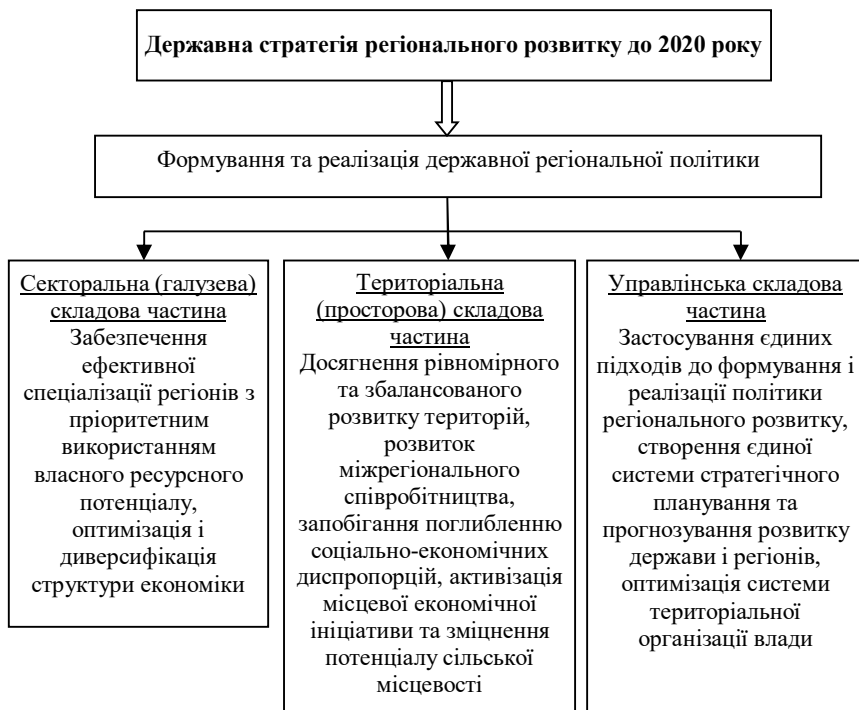


Рис. 3. 1. Інтегрований підхід до формування та реалізації державної регіональної політики

Джерело: складено авторами за [76].

Загальним для кожної з цих Стратегій [76; 101] є підвищення рівня конкурентоспроможності регіонів та усунення значних міжрегіональних диспропорцій. Але безперечно, що на зміну політики «поляризованого» розвитку, пріоритетом якої було формування так званих «точок росту», прийшла нова політика збалансованого розвитку, яка спрямована на комплексний розвиток кожного регіону.

Системні пріоритети державної регіональної політики, що знайшли відображення у Державній стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року [76], суттєві для вирішення основних проблем приморських регіонів України. Так, у Стратегії [76] визначено, що досягнення сталого розвитку регіонів передбачає і забезпечення умов, які дозволять кожному регіону, з одного боку, використати власний потенціал і, як наслідок, підвищити життя населення; з іншого – інтегрувати регіональний економічний, інформаційний, освітній, культурний простір до загальноукраїнського простору, в якому особа має змогу для самореалізації та підвищення якості життя незалежно від місця проживання (єдність загальноукраїнського простору). Це має своє відображення у масштабі приморського макрорегіону, так саме і у масштабі його складових – областей України.

В Миколаївській області є чітке усвідомлення того, що часи сподівань винятково на зовнішні державні чи міжнародні ресурси відходять у минуле, і все більше зростає тенденція до ефективного використання власних ресурсів, творення власної територіальної згуртованості, що зазначено у Стратегії розвитку Миколаївської області на період до 2020 року [79]. Миколаївська область є індустріально-аграрним регіоном України. Сприятливі умови розташування Миколаївської області зумовили формування на її території потужної багатогалузевої промисловості, розвиненого агропромислового комплексу, розгалуженої транспортної мережі, перспективного морегосподарського комплексу та створення значної виробничої, наукової та соціальної інфраструктури.

У відповідь на виклики Державної стратегії регіонального розвитку України на період до 2020 року [76] Стратегія розвитку Миколаївської області на період до 2020 року [79] основними пріоритетами розвитку регіону ставить стійке економічне зростання на основі інноваційного розвитку багатогалузевої економіки; високу якість життя людини; збереження та розвиток територій. З метою дотримання планомірного процесу реалізації довгострокових стратегічних пріоритетів розвитку області була розроблена Програма економічного і соціального розвитку Миколаївської області на 2015-2017 «Миколаївщина – 2017» [78], яка врахувала головні цілі та завдання, що визначені в Державній стратегії регіонального розвитку [76] та Стратегії розвитку Миколаївської

області на період до 2020 року [79]. Одним з пріоритетних напрямів, зазначених у [76], за якими здійснювалися заходи з реалізації Програми «Миколаївщина – 2017» [78], та у [79], є розвиток морегосподарського комплексу регіону.

Але, як вже зазначалось у розділі I даної монографії, рівень складності взаємодії сегментів у морегосподарському комплексі потребує формування такої концепції, яка, не зважаючи на існуючий понятійний апарат, а також на чисельні напрацювання в галузі економіки і права, буде являти собою абсолютно особливу наукову проблему фундаментального характеру. Тобто, в Україні вже назріло питання виділення окремого міжгалузевого комплексу, затвердженого на законодавчому та науковому рівні – морегосподарського комплексу України. Крім цього, ефективне управління цим комплексом має здійснюватися на державному, регіональному рівнях та рівні суб'єктів господарювання. У свою чергу, ефективність регіонального управління потребує впорядкування і поглиблення нормативно-правової бази, удосконалення адміністративно-територіального устрою, функціональної структуризації місцевого самоврядування.

Становлення концепції морегосподарського комплексу як окремого міжгалузевого комплексу, а також як самостійної галузі знань, представляється можливим у наступному алгоритмі:

I. Комплексна оцінка поточного стану та перспектив розвитку приморських територій, що буде використана при стратегічному прогнозуванні та довгостроковому плануванні соціально-економічного розвитку на державному та регіональному рівнях.

II. Формування і реалізація державної політики забезпечення національної безпеки, сталого соціально-економічного розвитку України та її приморських регіонів, інтенсифікація міжнародного співробітництва з урахуванням конкурентних переваг морегосподарського комплексу країни у глобальній системі поділу праці.

III. Формування державних та регіональних стратегій (концептуальних, програмних, включаючи схеми розвитку і розміщення продуктивних сил).

IV. Коригування державних, регіональних, галузевих стратегій довгострокового розвитку з урахуванням виділення морегосподарського комплексу з метою їхнього логічного взаємозв'язку.

V. Визначення основних напрямків внутрішньо і зовнішньоекономічного розвитку приморських територій України як складової частини національної соціально-економічної стратегії.

VI. Прогнозування соціально-економічного розвитку приморських регіонів України.

VII. Розробка та реалізація програм розвитку пріоритетних видів морекористування та галузей морегосподарського комплексу.

VIII. Формування та реалізація державної політики у сфері міжнародного економічного, інвестиційного, культурного, політичного та інших видів співробітництва.

На відміну від існуючих концепцій і програм розвитку промисловості, куди входить і розгляд морегосподарського комплексу, а точніше, де в якості об'єкту обирається певний вид морекористування, саме вищезазначений алгоритм надає можливість поєднувати в собі складові частини формування та реалізації державної регіональної політики – секторальну (галузеву) та територіальну (просторову). Виділення морегосподарського комплексу як окремого міжгалузевого комплексу (згідно функціональної структури, представленої в розділі I даної монографії) дозволяє виробити комплексний погляд на державну регіональну політику просторового розвитку з урахуванням внутрішнього потенціалу приморських регіонів, врахувати зовнішні тенденції та зміни в структурі основних факторів виробництва.

Масштаби і характер впливу держави на морегосподарський комплекс країни залежать від особливостей його структури, рівня розвитку найважливіших його елементів, а також від рівня розвитку формальних і неформальних механізмів координації діяльності державних інститутів. Звідси, пропозиції щодо реформування державної регіональної політики з урахуванням виділення морегосподарського комплексу зводяться до наступного:

– базовими елементами формування та реалізації стратегії розвитку морегосподарського комплексу на державному рівні має стати комплексний підхід, на регіональному – кластерна політика як організаційна форма просторової інтеграції морегосподарського потенціалу. Ключовими характеристиками кластерізації економіки морегосподарського комплексу повинно стати наступне:

- у кластерну систему входять всі стадії ланцюжка створення вартості – від видобутку сировини, розробки нововведень і підготовки відповідних кадрів до виробництва і реалізації кінцевої продукції, обслуговування її споживачів;

- усі учасники кластеру зберігають свою юридичну і господарську самостійність, що не вимагає створення ієрархічних органів управління, знижує адміністративні та організаційні витрати;

- у рамках кластера як предметно замкнутої мезоструктури з'являється можливість врахувати сукупні витрати по виробництву і реалізації кінцевої продукції, включаючи і народно-господарський ефект, прибуток, приріст доданої вартості і бюджетного сальдо, соціальний і екологічний ефект;

- державне управління кластером як мезоструктури на відміну від регулювання діяльності окремих підприємств, розвиває плановірність управління, міжрегіональні зв'язки, дозволяє створити регіональну інноваційну та інфраструктурну систему на базі приватно-державного інвестиційно-інноваційного партнерства [70];

- в контексті розвитку електронного урядування та вироблення комплексного погляду на державну регіональну політику необхідно налагодити як на державному, так й регіональному рівнях електронну інформаційну взаємодію органів державного управління з суб'єктами морегосподарювання;

- державні адміністрації регіонів разом із підприємствами повинні створити структуру, яка буде виконувати аналітичну функцію вироблення заходів щодо реалізації «морської» політики і її стратегічних напрямків, розробку разом з підприємствами програм їхнього реформування і фінансового оздоровлення, здійснення контролю за їх виконанням. Пропонована структура повинна функціонувати в складі органа управління морегосподарським комплексом в кожному приморському регіоні.

Реалізація зазначених пропозицій сприятиме досягненню власних цілей розвитку Миколаївської області та цілям Державної стратегії регіонального розвитку – 2020 [76] (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

**Морегосподарський комплекс в умовах реалізації
державної регіональної політики**

Стратегічні цілі (Україна)	Стратегічні цілі (Миколаївська область)		
	1. Стійке економічне зростання на основі інноваційного розвитку багатогалузевої економіки	2. Висока якість життя людини	3. Збереження та розвиток територій
1. Підвищення конкурентоспроможності регіонів	Здатність морегосподарського комплексу ефективно виробляти та реалізовувати на внутрішньому та зовнішньому ринках товари та послуги морського походження та призначення, що відповідають сучасним загальносвітовим стандартам якості	x	x
2. Територіальна соціально-економічна інтеграція і просторовий розвиток	x	Розвинутий людський капітал, інвестиційний та інноваційний потенціал, що дозволяє результативно впроваджувати технологічні та організаційні нововведення	Рациональне використання ресурсної бази
3. Ефективне державне управління у сфері регіонального розвитку	x	Сталий соціально-економічний розвиток та висока якість життя населення приморських територій	Гнучка система зовнішньоекономічних зв'язків

Джерело: складено авторами за [79; 76].

Таким чином, приморським регіонам України сьогодні необхідна чітка державна політика, тобто постановка й досягнення довгострокових цілей сталого економічного розвитку таких регіонів та забезпечення їхньої національної безпеки. Для цього необхідна мобілізація всього наукового потенціалу українських морських біологів, географів, спеціалістів із морського та екологічного права, економіки, а також співробітництво центральних, регіональних органів влади й органів місцевого самоврядування та суб'єктів морегосподарювання. Це сприятиме комплексному покращенню процесу здійснення в Україні державної регуляторної політики у сфері морегосподарювання, що покликана враховувати специфічні особливості економічного розвитку різних приморських територій.

3.2. Інформаційний аспект регуляторної політики у розвитку морегосподарського комплексу та приморських регіонів

Інформаційні відносини між суб'єктами регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання (регуляторними органами, суб'єктами морегосподарювання, органами, що погоджують прийняття регуляторних актів, органами державного контролю і нагляду та іншими зацікавленими органами чи особами) виступають практично єдиним механізмом, що забезпечує право бізнесу і громадян на управління державою цієї сфери шляхом надання їм повної інформації про об'єкт управління – сферу морегосподарювання (розділ I даної монографії).

На сьогодні інформацію, що підлягає у відповідності до чинного законодавства [34] оприлюдненню при здійсненні в Україні регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання, під час неможливо знайти або у більшості випадків ця інформація доводиться до відома певних суб'єктів у друкованій формі, а, якщо і в електронній, то її формат надання описаний не належним чином та критерії в частині технічного і адміністративного забезпечення безпечного зберігання, оброблення та надання такої інформації відсутні (Додаток В). Як наслідок, в українському регуляторному процесі у сфері морегосподарювання це виступає приводом

створення корупційних взаємодій суб'єктів під час прийняття регуляторних актів. Разом з тим питання щодо формування механізму інформаційних відносин суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання, направленою на створення державної інформаційної бази приморських регіонів, як предмет окремого наукового комплексного дослідження не розглядалося жодного разу.

Кожен регіон володіє індивідуальним економічним потенціалом, особливою політичною культурою, відмінними історичними традиціями тощо. Ці обставини, як зазначається у [102, с.14], призводять до існування на території однієї держави всіляких політико-економічних модифікацій регіонів – від постіндустріальних демократично розвинутих до аграрних, що базуються на авторитарному стилі управління. На території Причорномор'я України можемо також додати до вищезазначених характеристик «приморський фактор» розвитку. Особливості соціально-економічного розвитку приморського регіону чітко демонструють закономірності «зрушення до моря» виробничої та інвестиційної активності. Так, наприклад, обсяг залучених прямих іноземних інвестицій в економіку Миколаївської області на 31 грудня 2016 року становив 227,8 млн. дол. США та порівняно з початком 2016 року збільшився на 7%. Інвестиції надійшли із 47 країн світу. Найбільші їх обсяги – з Кіпру (96,7 млн. дол.), Нідерландів (46,4 млн. дол.), Сінгапуру (24,4 млн. дол.), Швейцарії (14 млн. дол.), Віргінських Островів (Брит.) (12,8 млн. дол.) та Бельгії (10,9 млн. дол.). Значний обсяг іноземного капіталу зосереджений на підприємствах промисловості – 94,4 млн. дол. (41,5% загальнообласного обсягу прямих інвестицій) і складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту – 81,3 млн. дол. (35,7%) [103].

Виходячи з вищезазначеного, важливим, на нашу думку, є стимулювання відновлення та нарощування (на новій структурній і технологічній основі) портово-промислової активності означеної області. Розвиток Миколаївського приморського регіону при цьому повинен поєднуватися із реалізацією системної державної регуляторної політики з метою максимізації використання потенціалу приморського положення в соціально-економічному розвитку даної території.

Саме в такому випадку механізм інформаційних відносин суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарування повинен мати вигляд єдиного системного утворення, що складається з окремих, самостійних і практично рівноправних блоків (правового, економічного, організаційного, інформаційного), кожен з яких виступає у ролі функціонального інструменту (рис. 3.1).

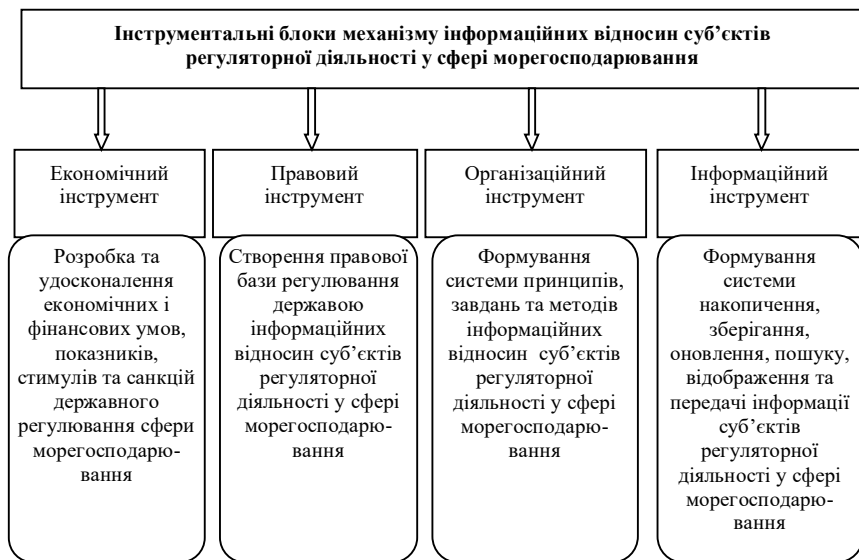


Рис. 3.1. Інструменти механізму інформаційних відносин суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарування

Джерело: складено авторами.

При цьому кожний функціональний блок, незважаючи на свою автономність, є складовою частиною загального механізму інформаційних відносин суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарування. Такий підхід надає змогу спрямувати регуляторну діяльність у цій сфері на прийняття обґрунтованих з соціально-економічної і політичної точок зору регуляторних актів.

Дослідження складових інструментів механізму інформаційних відносин суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарування дозволило виокремити *інформаційні*

відносини, що становлять предмет регуляторної діяльності цієї сфери економіки. Складові інструменти такого механізму повинні відображати: інформаційні відносини, у рамках яких безпосередньо реалізуються завдання, функції і повноваження органів державного управління у сфері морегосподарювання; інформаційні відносини, що виникають у процесі взаємодії суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання; інформаційні відносини внутрішньо-організаційного характеру, що виникають у процесі діяльності кожного із суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання. Такий підхід дозволяє досягти певного синергетичного ефекту від поєднання складових інструментів механізму інформаційних відносин суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання.

Для запровадження у дію такого механізму необхідним є створення та розвиток *державної інформаційної системи*, що формує електронну інформаційну взаємодію суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання. При цьому ця інформаційна система повинна, перш за все, бути направленою на створення та наповнення інформаційної бази приморських регіонів.

В зв'язку з цим, на думку авторів, є доцільним [104]:

I. Застосування в процесі формування в Україні електронної інформаційної взаємодії суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання єдиної термінології, а саме:

1. *Приморські регіони* – території, що характеризуються високим ступенем взаємопов'язаності та взаємозалежності діяльності суб'єктів морегосподарювання щодо вивчення, засвоєння і використання морських та прибережних ресурсів і просторів.

2. *Єдина мережа електронного регулювання приморських регіонів* – державна інформаційна система (ІС), єдиний комплекс інформаційних, інформаційно-технологічних і телекомунікаційних елементів, що забезпечує інформатизацію процесів (функцій) здійснення регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання, включаючи збір інформації про регуляторну діяльність її суб'єктами, зберігання такої інформації, а також забезпечення доступу до неї, її надання і розповсюдження.

3. *Державна ІС «Єдина інформаційно-аналітична система «Регуляторні органи – суб'єкти морегосподарювання»* – державна ІС, що входить до складу державної ІС «Єдина мережа електронного

регулювання приморських регіонів» і призначена для реалізації здійснення функцій регуляторних органів вищого та центрального рівнів державного управління – Верховної Ради України, Президента України, Кабінету Міністрів України, Національного банку України, іншого державного органу, центральних органів виконавчої влади щодо регулювання суб'єктів морегосподарювання.

4. *Регіональна державна ІС (регіональний сегмент державної ІС) «Єдина інформаційно-аналітична система «Регуляторні органи – суб'єкти морегосподарювання»* – регіональна державна ІС, що входить до складу державної ІС «Єдина мережа електронного регулювання приморських регіонів» і призначена для реалізації здійснення функцій регуляторних органів регіональних та місцевих рівнів державного управління – територіальних органів центральних органів виконавчої влади, місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування та їх посадових осіб, якщо відповідно до законодавства ці особи мають повноваження одноособово приймати регуляторні акти, щодо регулювання суб'єктів морегосподарювання.

5. *Єдиний державний портал з розкриття інформації про регуляторну діяльність у сфері морегосподарювання* – державна ІС, що входить до складу державної ІС «Єдина мережа електронного регулювання приморських регіонів» і призначена для забезпечення доступу до інформації про регуляторну діяльність Верховної Ради України, Президента України, Кабінету Міністрів України, Національного банку України, іншого державного органу, центральних органів виконавчої влади, територіальних органів центральних органів виконавчої влади, місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування та їх посадових осіб, якщо відповідно до законодавства ці особи мають повноваження одноособово приймати регуляторні акти, і призначена для інформатизації процесів регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання, включаючи збір, обробку інформації, а також зберігання такої інформації, забезпечення доступу до неї, її надання.

6. *Регуляторна заявка* – пропозиції суб'єктів морегосподарювання, включаючи матеріали щодо параметрів державного регулювання.

7. *Регуляторна звітність* – інформація суб'єктів морегосподарювання про їхню діяльність, що надається ними

відповідно до законодавства для здійснення регуляторними органами функцій проведення регуляторної діяльності.

II. Розгляд державної ІС «Єдина мережа електронного регулювання приморських регіонів» як сукупності відкритих розділів, інформаційних підсистем (сегментів), регіональних сегментів (модулів), що включатиме в себе інтегровані компоненти:

- державну та регіональну державну ІС «Єдина інформаційно-аналітична система «Регуляторні органи – суб'єкти морегосподарювання»;

- єдиний державний портал з розкриття інформації про регуляторну діяльність у сфері морегосподарювання, на якому в уніфікованому форматі розміщуватиметься інформація, віднесена до стандартів розкриття інформації у сфері морегосподарювання (а не існуючого на сьогодні оприлюднення, що не дає можливості дешевого електронного пошуку та легкості створення власної копії відповідної інформації, тобто мова повинна вестися саме про декларування певної інформації та вбудовану систему відкритого для суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання електронного автоматизованого пошуку (повнотекстового плюс «листування» за каталогом) у масиві декларованої інформації).

Створення, експлуатація та розвиток державної ІС «Єдина мережа електронного регулювання приморських регіонів» та включених до її складу регіональних державних ІС (модулів, підсистем), у тому числі затвердження технологічних, функціональних і організаційних вимог, обробка інформації в даній системі, зберігання такої інформації, забезпечення доступу до неї, умови її надання та поширення здійснюватиметься уповноваженим органом, визначеним законодавством України.

Розміщення інформації в державній ІС «Єдина мережа електронного регулювання приморських регіонів» та її підсистемах суб'єктами морегосподарювання, передбаченої для розміщення відповідно до законодавства України, здійснюватиметься без справляння плати після проходження процедури реєстрації в державній ІС «Єдина мережа регулювання приморських регіонів» в порядку, встановленому уповноваженим органом.

Розкриття інформації щодо регульованої діяльності суб'єктів морегосподарювання забезпечуватиметься суб'єктами регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання відповідно до стандартів

розкриття інформації, затвердженими Кабінетом Міністрів України, шляхом її розміщення у відкритому розділі державної ІС «Єдиний державний портал з розкриття інформації про регуляторну діяльність у сфері морегосподарювання».

Державна та регіональна державна ІС «Єдина інформаційно-аналітична система «Регуляторні органи – суб'єкти морегосподарювання» забезпечуватиме інформатизацію управлінських процесів державного регулювання, державного контролю і нагляду у сфері морегосподарювання. Для цього здійснюватиметься оповіщення суб'єктів морегосподарювання про необхідність надати дані, і забезпечуватиметься захищений збір юридично значимих даних, наповнення сховища даних і доступ до показників для їх аналізу і автоматизованого державного контролю і нагляду у сфері морегосподарювання.

Отже, дію державної ІС «Єдина інформаційно-аналітична система «Регуляторні органи – суб'єкти морегосподарювання» та її регіональних сегментів направлено на автоматизацію наступних функцій (процесів) у сфері державного регулювання та державного контролю і нагляду:

- організація і здійснення електронного документообігу в системі регуляторних, погоджувальних органів, органів державного нагляду і контролю та уповноваженого органу;
- збір, реєстрація, зберігання за попередній період регулювання, обробка, перевірка регуляторної звітності та регуляторних заявок і інших обґрунтовуючих матеріалів (відомостей), що надходять від суб'єктів морегосподарювання, для цілей виконання функцій регуляторних органів та уповноваженого органу;
- електронний документообіг між регуляторними органами і суб'єктами морегосподарювання;
- державне регулювання діяльності суб'єктів морегосподарювання, аналіз регуляторних заявок та регуляторних звітностей, розрахунок статистичних показників і прогнозів;
- збір, аналіз і обробка документів і матеріалів в рамках проведення моніторингу діяльності суб'єктів морегосподарювання;
- збір, аналіз та обробка документів і матеріалів при здійсненні державного контролю і нагляду у сфері морегосподарювання;
- введення, зміни та припинення державного регулювання діяльності суб'єктів морегосподарювання;

- формування та ведення реєстру суб'єктів морегосподарювання.

Інтеграція ІС, що входять до складу державної ІС «Єдина мережа електронного регулювання приморських регіонів», а також інших ІС, включаючи регіональні ІС, досягатиметься за допомогою:

- інформаційної взаємодії ІС (підсистем, модулів), що забезпечує гарантовану передачу до державної ІС і розміщення в ній електронних документів та інформації у сфері регуляторної діяльності ІС «Єдина середа електронного регулювання приморських регіонів»;
- користування інтегрованими ІС, базами даних державної ІС, встановлення технологічних і лінгвістичних вимог до інформації, обробка якої здійснюється в інтегрованих ІС.

III. Використання для створення державної інформаційної бази приморських регіонів принципів розкриття інформації та інформатизації регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

**Принципи розкриття інформації та інформатизації
регуляторної діяльності у сфері регулювання
приморських регіонів**

Найменування принципу	Зміст принципу
1	2
Принцип доступності інформації у сфері регулювання приморських регіонів	Відкритість інформації, що зберігається в інформаційних ресурсах регуляторних органів (відкритих комп'ютерних базах даних)
Принцип консолідації інформації у сфері регулювання приморських регіонів	Збереження протягом тривалого часу інформації в інформаційних ресурсах регуляторних органів та категорії доступу до неї – тобто, інформація у сфері регулювання певного приморського регіону повинна бути безпосередньо доступна для всіх суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання
Принцип забезпечення достовірності, збереження та захисту інформації у сфері регулювання приморських регіонів	Забезпечення достовірності і своєчасної актуалізації інформації в інформаційних ресурсах регуляторних органів та поновлення її у разі втрати в ІС (створення системи резервних серверів – накопичувачів даних)

Продовження табл. 3.3

Принцип технологічної єдності інформації у сфері регулювання приморських регіонів	Сумісність стандартів, інтерфейсів та протоколів, єдиних правил надання інформації – тобто, відомчі та (або) технологічні бар'єри на шляху обміну інформацією повинні бути відсутніми
Принцип гармонізації розкриття інформації про регуляторну діяльність у сфері морегосподарювання	Норми збереження, поширення та захисту інформації повинні відповідати основним підходам, що напрацьовані та успішно застосовуються у міжнародній практиці

Джерело: складено авторами.

Таким чином, дані пропозиції спрямовані на:

- інформатизацію процесів здійснення в Україні у сфері морегосподарювання регуляторної діяльності;
- інформування споживачів і інвесторів про таку діяльність шляхом створення державної інформаційної бази приморських регіонів через об'єднання сукупності взаємодіючих ІС;
- створення єдиного державного порталу з розкриття інформації про регуляторну діяльність у сфері морегосподарювання.

3.3. Моделювання розвитку приморських регіонів як інструмент регуляторної політики у морегосподарському комплексі

Останнім часом як в Україні, так і за кордоном все більше уваги приділяється створенню моделей соціально-економічного розвитку та екологічного спрямування.

В економіці модель застосовується як ефективний засіб дослідження економічних процесів відповідно до умов, що складаються у певний період часу та на конкретній території. Моделювання сьогодні є одним з головних способів, провідною методологією пізнання людством суті природних і суспільних явищ різного рівня складності та вірогідним підходом виходу з критичних ситуацій.

Моделювання, як загальнонауковий метод пізнання, дає змогу вивчати об'єкт за допомогою моделі – певної системи, яка,

відображаючи і відтворюючи об'єкт дослідження, здатна замінити його таким чином, що її вивчення забезпечує нову інформацію про об'єкт дослідження.

Потенціал наукових досліджень та емпіричний досвід вітчизняних та зарубіжних фахівців з питань регіонального моделювання достатньо різноманітний (табл. 3.4). Це динамічні макроекономічні моделі для розрахунку зведених показників розвитку економіки регіону; статистичні і динамічні моделі міжгалузевого балансу для забезпечення пропорційності розвитку економіки; натурально-вартісні міжгалузеві моделі; моделі міжгалузевих виробничо-технологічних комплексів для оптимізації розподілу ресурсів між галузями; галузеві моделі оптимального розвитку, розміщення та спеціалізації виробництва; комплексні моделі внутрішньо регіонального розміщення виробництва; моделі для розрахунку життєвого рівня населення; моделі демографічних прогнозів та міграційних процесів; державні моделі інноваційного розвитку [105].

Таблиця 3.4

Історичний розвиток формування моделей регіонального розвитку регіону

Модель	Розробник	Характеристика	Недоліки
1	2	3	4
Глобального розвитку «World-1» [106]	Дж. Форрестер (1970 рік)	Імітувала основні процеси світової системи	Досить поверхнево проводить аналіз Не враховується багато важливих факторів
Глобального розвитку «World-2» [107]	Дж. Форрестер (1970 рік)	Спрямована на розроблення сценаріїв еколого-економічного розвитку та дала поштовх до глобального моделювання	Надмірно високий ступінь узагальнення змінних в процесах Утруднена ідентифікація моделі
Глобального розвитку «World-3» [106]	Д. Медоуз	Доповнення моделі «World-2» врахуванням більш конкретними факторів	Результат використання завжди призводить до нульового зростання

Продовження табл. 3.4

1	2	3	4
«Органічний ріст» [108]	Доповіді Римському клубу	Розгляд чотирьох варіантів розвитку світу як гомогенної системи шляхом розподілу його на десять регіонів і обліку в кожному регіоні фізичних, економічних, соціальних та інших особливостей в найближчі п'ятдесят років	Значний фінансовий розрив між регіонами Економічний розрив між розвиненими та слаборозвиненими країнами
Модель Д. Пірса й К. Тернера [109]	Д. Пірс, К. Тернер	Показує зворотні зв'язки в еколого-економічній системі	Значна витратність Недостовірність даних про поглинання й розміщення відходів виробництва та споживання
Міжгалузева модель [110; 111]	В.В. Леонтьєв, Д. Форд	Охоплює взаємозв'язки економіки та навколишнього середовища	Природні процеси, які описують динаміку екосистеми, у моделі не описуються або описуються в значно меншій мірі, ніж виробничо-економічна діяльність
Еколого- економічна модель [112]	М.Я. Антоновский, В.А. Литвин, М.Т. Тер- Микаэлян	Грунтується на моделі Леонтьєва, до якої було додано елемент «управління»	Відсутність її практичної реалізації Модель реєструє тільки обсяг викиду забруднювачів у навколишнє середовище й не розглядає їх вплив на саму природну підсистему
Модель взаємодії господарства та природи регіону [113]		Створена для умов економічно розвинутого регіону, межі якого визначаються взаємним розташуванням груп джерел шкідливих викидів в атмосферу	Описує не всю природну підсистему регіону, а тільки її окремий елемент, причому аналіз впливу на цей об'єкт зроблений тільки через шкідливі викиди в атмосферу

Продовження табл. 3.4

1	2	3	4
Модель Дубовського [109]	С.В. Дубовський	Складається із 3 підмоделей: макромоделі економічного зростання, моделі міжгалузевого балансу й блоку забруднюючих речовин	Розглядається лише один вид забруднень – викид твердих частин у повітря
Еколого-економічна модель «Регіон» [114]	С.М. Васильєва	Дозволяє оптимізувати програми розвитку за критеріями, що зв'язують ефективність економіки та стан природного середовища	Не вказана соціальна складова території
Еколого-економічна модель оптимізації галузевої структури економіки [115]	І.М. Ляшенко	Модифікація міжгалузевого балансу, яка доповнена маржинальними змінними	Передбачаються лише зміни у динаміці обсягів випуску продукції за окремим видом економічної діяльності та відповідної зміни кількості викидів шкідливих речовин в атмосферне повітря

Джерело: складено авторами за [106-115].

Стратегічним напрямом розвитку регіональної політики на сучасному етапі повинна стати реалізація нової, активної ролі регіону як суб'єкта сталого розвитку. У становленні системи знань про сталий розвиток процеси моделювання займають вагомe місце. Наукове забезпечення задач управління, узгодження критеріїв ефективності й соціальної захищеності, міжтериторіальної та ієрархічної взаємодії вимагають свого соціального й еколого-економічного моделювання з урахуванням політичних, міжетнічних, медико-біологічних, інформаційних та інших факторів сталого розвитку й, зокрема, розвитку відповідних теорій гармонізації інтересів сторін і т.д. [116].

На підставі розгляду підходів (табл. 3.4) до конструювання моделей сталого розвитку визначено, що найбільш оптимальним є інтегративний підхід, оскільки він базується на гармонізації відносин людини і біосфери. У результаті проведеного аналізу регіональних моделей встановлено, що найбільш перспективними для розроблення стратегії сталого розвитку регіону є моделі, які базуються на міжгалузевому балансі та енергетичному підході.

Практичне використання запропонованих моделей дозволяє вирішувати цілий ряд задач: визначення обсягів сукупного регіонального випуску продукції у результаті реалізації інвестиційних проектів і супутніх їм обсягів забруднення навколишнього середовища; визначення структури витрат галузей регіональної економіки, що спрямовуються на усунення забруднень навколишнього середовища, обумовлених розвитком підприємств цих галузей на території регіону; визначення співвідношення обсягів виробництва продукції, одержаної в результаті реалізації інвестиційних проектів і загальних витрат, необхідних для запобігання забрудненням, викликаним цими виробництвами, й т.д. Але більшість проектів орієнтовані на досить складні моделі й вимагають великих масивів якісної інформації. Це викликає певні труднощі для їх використання з метою виконання попередньої оперативної оцінки впливу розвитку економіки на навколишнє середовище. У зв'язку з цим актуальним є розроблення більш простих моделей, які не вимагають великих масивів інформації і дозволяють оперативно оцінювати вплив окремих кроків влади й бізнесу на екологічні показники.

Для розробки організаційно-економічного механізму управління розвитку регіону можуть бути враховані особливості й елементи моделі «Регіон», використовуючи яку можна досліджувати природну підсистему регіону в усьому її різноманітті, а не окремі її компоненти. У цій моделі природа й економіка розглядаються як рівноправні складові регіональної системи, і вона містить вектори керуючих впливів, що надає можливості проводити сценарний аналіз економічних проектів у регіоні, ураховуючи розширення моделі до соціо-еколого-економічної системи [117].

Підкреслюючи необхідність впровадження плану сталого розвитку, деякі фахівці визначають єдність цілей міжнародного регулювання економічного росту, враховуючи природні обмеження територій, і доцільність зменшення обсягів використання природних ресурсів [118, с.74; 119, с.6]. Закордонні науковці підкреслюють вагомість запровадження інтенсивної моделі природокористування.

Беручи за основу приморський регіон як об'єкт для побудови моделі, доцільно підкреслити, що існуюча система управління визначає ступінь централізації та децентралізації керування, визначення перспектив, планів та програм розвитку. Через це і визначається система показників перспективних досліджень. Існуюча система управління покладає певні вимоги до рівня

розподілу та структури показників моделі, до входу і виходу системи моделі.

Чіткі обмеження на побудову моделей накладає методологія врахування, особливо статистика. Як правило, для реалізації моделей потрібна ретроспективна і перспективна інформація. Першу надають статистичні органи, але сучасна звітність, стосовно використання природних ресурсів, недостатньо повна, тому розробці моделей часто передують тривала робота зі збору та обробки інформації.

Одним з дієвих методів виявлення, аналізу та своєчасного реагування на проблеми, що виникають у процесі реалізації стратегії сталого розвитку в Україні, є система моніторингу соціо-еколого-економічних процесів, яка стала реальним інструментом управління в системі сталого розвитку в провідних країнах світу. Система моніторингу дозволяє регіональним і муніципальним органам державного управління постійно відслідковувати потреби населення, які змінюються з часом, виявляти тенденції розвитку регіону, реалізовувати програму дій, орієнтовану на подолання наявних в екології, економіці і соціальній сфері негативних явищ.

Систему моніторингу сталого розвитку регіону можна представити як систему, спеціальним чином організовану і діючу постійно, яка допомагає збирати, аналізувати та обробляти інформацію, дозволяє вести статистичну звітність, проводити оцінку економічного, соціального, політичного, екологічного стану регіону, а також моделювати та прогнозувати його подальший розвиток і приймати рішення на основі отриманих модельних даних. Концептуальну схему організації системи моніторингу сталого розвитку приморського регіону наведено на рис. 3.2.

Перший етап організації системи моніторингу сталого розвитку приморського регіону полягає у формуванні інформаційного простору: заповнення статистичної бази соціо-еколого-економічними показниками, формування з них рядів динаміки, перевірка їх на наявність аномальних рівнів та зіставність. За вимогами до динамічних рядів вони мають бути зіставними за територією, колом об'єктів, які вони охоплюють, одиницями виміру, часом реєстрації, цінами, методологією розрахунку. Наявність аномальних рівнів може призводити до зсуву оцінок і перекручування результатів аналізу. Проводити перевірку на аномальність можна, наприклад, за методом Ірвіна [120].

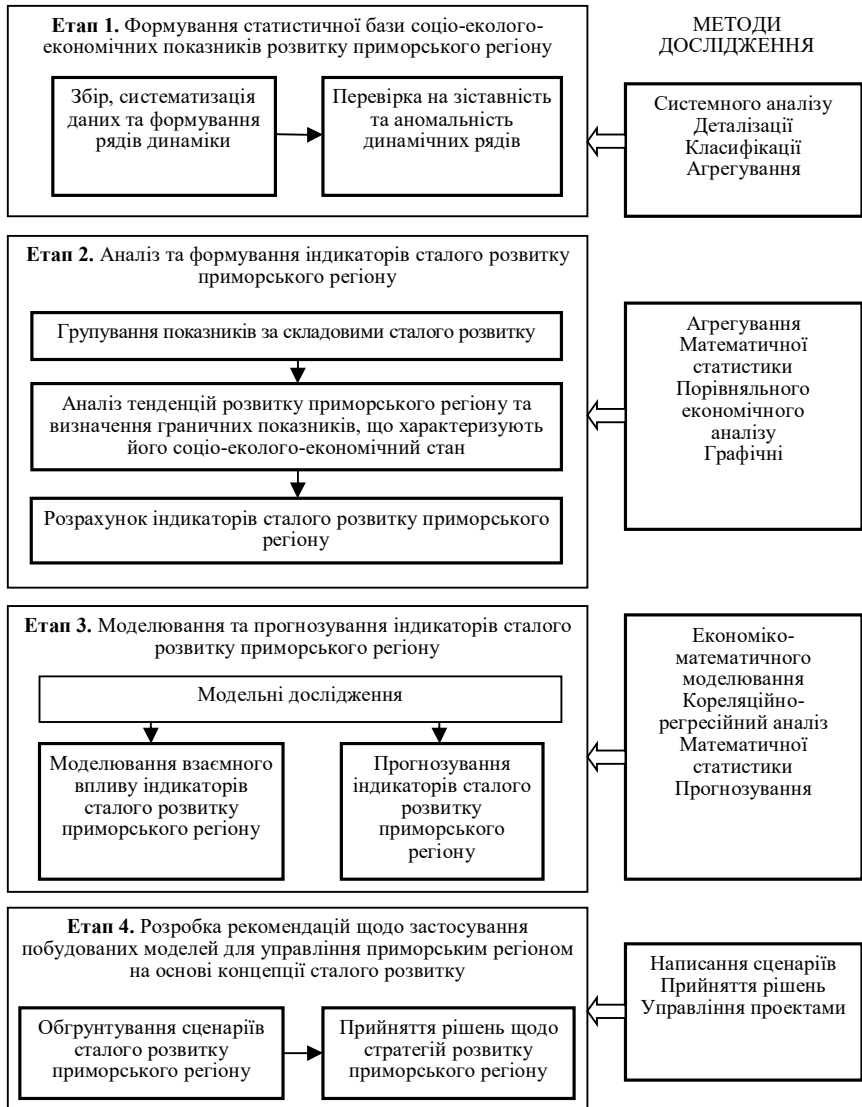


Рис. 3.2. Моделювання організації системи моніторингу сталого розвитку приморського регіону

Джерело: складено авторами.

На другому етапі проводиться аналіз та формування індикаторів сталого розвитку приморського регіону. Всі наявні у статистичній базі даних показники діляться на три групи: соціальні, економічні, екологічні. Досліджується динаміка показників графічним методом або за допомогою побудови трендових моделей. Визначаються граничні показники, що характеризують соціо-еколого-економічний стан приморського регіону. Розраховуються індикатори сталого розвитку, які є ключовою ланкою системи інформаційного забезпечення стратегії сталого розвитку. У наш час характерні два напрямки обчислення індикаторів сталого розвитку: розрахунок часткових індикаторів (економічний, соціальний, екологічний) і розрахунок єдиного індикатора.

Третій етап полягає в побудові моделей для дослідження взаємного впливу індикаторів сталого розвитку приморського регіону та розробці прогностичних моделей. Слід зазначити, що математичне моделювання висуває жорсткі вимоги до якості інформації. У процесі підготовки інформації використовуються методи математичної статистики, а також економічної статистики для агрегування, групування, оцінки ймовірності даних та ін. Оскільки з погляду кібернетики модель являє собою систему, процес моделювання передбачає формалізацію структури моделі: елементів і зв'язків між ними. Формалізація зв'язків дає поєднання всіх факторів між собою відповідно до характеру їхнього впливу на поведінку моделі. При цьому виникає необхідність з'ясовувати питання щодо коректності й повноти результатів моделювання та можливостей їхнього практичного використання.

На четвертому етапі функціонування системи моніторингу розробляються рекомендації щодо застосування побудованих моделей для управління приморським регіоном. На основі можливих сценаріїв розвитку приморського регіону, які враховують поточний стан і прогностичні значення соціо-еколого-економічних процесів, регіональним органом державного управління приймаються рішення щодо розробки та реалізації стратегії його сталого розвитку [121].

Реалізація моделі оцінки проектів сталого розвитку у рамках системи управління морегосподарським комплексом приморського регіону (рис. 3.3) – це в основному практичне адміністративне завдання (інструмент регуляторної політики у морегосподарському комплексі), що включає в себе наступні аспекти:



Рис. 3.3. Модель оцінки проектів сталого розвитку у рамках системи управління морегосподарським комплексом приморського регіону

Джерело: складено авторами.

– удосконалення структури управління приморським регіоном, здатної успішно використати поліфункціональну стратегію;

– розробка фінансового плану, що спрямовує розвиток та відновлення морегосподарського комплексу приморського регіону в найважливіші для стратегічного розвитку галузі;

– проведення підтримуючої стратегічної територіальної політики, а також введення практики постійного вдосконалення наявних програм шляхом впровадження динамічного моніторингу морегосподарського комплексу;

- створення відповідної мотивації для громадян приморського регіону, що стимулювала б енергійне досягнення поставлених цілей;
- узгодження системи винагороди та штрафів з результатами досягнення поставлених цілей приморського регіону;
- створення такої культури управління й ділового клімату, які сприяли б успішній реалізації поліфункціональної стратегії;
- створення внутрішньої системи підтримки, що дозволяла б населенню ефективно виконувати свою стратегічну функцію;
- введення системи внутрішнього лідерства, необхідної для управління просуванням стратегії вперед і постійного поліпшення її реалізації.

Створення інформаційних систем спільно з комплексним моделюванням приморського регіону дає можливість статистичної оцінки стану об'єкта дослідження, а моніторингові дослідження виступають способом забезпечення збалансованої господарської діяльності на приморських територіях за рахунок отримання своєчасної, достовірної та якісної інформації.

ВИСНОВКИ І ПРОПОЗИЦІЇ

Результати проведеного наукового дослідження дають підстави сформулювати такі висновки і пропозиції:

1. Аналіз та узагальнення існуючих підходів науковців і практиків до проблем розвитку морегосподарського комплексу дозволив визначити основні особливості цього процесу та здійснити порівняльну характеристику концептуальних підходів щодо проблем і перспектив розвитку сучасного морегосподарського комплексу. Визначено, що рівень складності взаємодії сегментів у морегосподарському комплексі потребує формування такої концепції, яка, не зважаючи на існуючий понятійний апарат, а також на чисельні напрацювання в галузі економіки і права, буде являти собою абсолютно особливу наукову проблему фундаментального характеру. Запропоновано розглядати морегосподарський комплекс, поділивши його на функціональні сегменти, які є, з одного боку, самостійними видами господарської діяльності, а, з другого – взаємопов'язаними, і таким чином складають єдину систему, що має синергетичний потенціал та внутрішні резерви для формування інфраструктур акваторіального та територіального розвитку при їх взаємодії.

2. Визначено основні напрями розвитку вітчизняного морегосподарського комплексу: відновлення національного судноплавства; збільшення пропускної спроможності морських портів та залучення вантажопотоків; розвиток круїзного судноплавства; створення кластерів у морській діяльності; інноваційний розвиток рибного господарства; розбудова інфраструктури марикультурного виробництва; сталий розвиток приморських територій; стимулювання використання екологічно безпечних прогресивних технологій у морській діяльності. Обґрунтовано необхідність розробки системного підходу до координації процесу провадження державної регуляторної політики у сфері морегосподарювання її суб'єктами, пошуку механізму взаємодії у такій регуляторній діяльності різних економічних агентів (держави, бізнесу, громадян).

3. Сформовано на підставі проведеного дослідження методологічний підхід до функціонування морегосподарського комплексу як цілісної системи, що є основою для побудови

кластерної форми організації цього комплексу. Даний методологічний підхід включає й положення, що забезпечуватимуть ефективне функціонування в Україні морегосподарського комплексу, а саме: збалансований розвиток діючих суб'єктів морегосподарського комплексу; переорієнтацію або створення нових суб'єктів, що заповнять відсутні сегменти в морегосподарському комплексі; ліквідацію диспропорцій, що виникають у розвитку функціональних сегментів морегосподарського комплексу; тісний взаємозв'язок усіх суб'єктів морегосподарського комплексу; розширення участі суб'єктів морегосподарського комплексу у зовнішньоекономічній діяльності. Доведено необхідність формування і реалізації чіткої державної політики для приморських територій України, тобто постановки й досягнення довгострокових цілей сталого економічного розвитку таких територій та забезпечення їх національної безпеки. Для цього виникає потреба у мобілізації усього наукового потенціалу українських морських біологів, географів, спеціалістів по морському та екологічному праву, економіки, а також співробітництві центральних, регіональних, місцевих органів державного управління та суб'єктів морегосподарювання. В той же час в умовах розробки такого спеціального законодавства постає ще одне питання – законодавство, пов'язане з приморськими територіями і регіонами, треба пов'язати з іншими, вже чинними українськими законами.

4. Проаналізовано систему здійснення регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання в Україні та доведено відсутність реальних механізмів впливу суб'єктів морегосподарювання, їх об'єднань на процес реалізації в Україні державної регуляторної політики у морегосподарському комплексі. Обґрунтовано необхідність створення із залученням регіональних органів державного управління цілісної системи розвитку інформаційних відносин між суб'єктами регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання.

5. У теоретико-методологічному плані уточнено трактування терміну «державна регуляторна політика у сфері морегосподарювання», що розглядається як напрям державної морської політики, орієнтований на вдосконалення правового регулювання господарських та адміністративних відносин між регуляторними органами або іншими органами державного управління і суб'єктами морегосподарювання, недопущення

прийняття економічно недоцільних та неефективних регуляторних актів, зменшення втручання держави у діяльність суб'єктів морегосподарювання й усунення перешкод для розвитку морської господарської діяльності, яка здійснюється в межах, у порядку та у спосіб, що встановлені Конституцією та законами України. В зв'язку з цим у державній регуляторній політиці у сфері морегосподарювання запропоновано використання нових дефініцій: «приморські регіони», «єдина мережа електронного регулювання приморських регіонів», які дозволяють більш чітко окреслити та налагодити інформаційну взаємодію між регуляторними органами та суб'єктами морегосподарювання, що у цілому сприятиме підвищенню ефективності впливу регуляторних актів на економічну діяльність суб'єктів морегосподарського комплексу.

6. Встановлено, що проблема збалансованого розвитку економіки суші та Світового океану в умовах найбільш раціонального використання, охорони та відтворення природних ресурсів, а також збереження якості довкілля, особливо водного середовища, – одна з основних проблем сучасності, що знаходить відображення у документах Європейського Союзу. Формування на основі головних секторів приморських територій так званих «полюсів розвитку» дозволяє країнам ЄС та іншим країнам світу з високою ефективністю використовувати потенціал приморських регіонів як фактор досягнення їх економічного зростання. На підставі вивчення світового досвіду обґрунтовано доцільність створення і функціонування в Україні задля активізації інноваційної діяльності приморських регіонів запропонованих авторами різновидів морегосподарського кластеру: морський судноремонтний та суднобудівний кластер, морський транспортно-логістичний кластер, морський рибний (рибогосподарський) кластер, морський туристичний кластер, морський освітній кластер.

7. Діагностика стану й тенденцій розвитку підприємств морегосподарського комплексу приморського регіону України (на прикладі Миколаївської області) вказала на критичну ситуацію, що склалася на сьогодні у цій сфері діяльності. Тому задля економічного зростання підприємств морегосподарського комплексу на основі інвестиційно-інноваційного розвитку як стратегічної цілі у сфері подальшого функціонування морегосподарського комплексу Миколаївської області, зокрема, та держави, в цілому, необхідно на державному рівні вирішити низку оперативних завдань: розвиток

транзитного та логістично-транспортного потенціалу приморських регіонів; модернізація промислових виробництв морегосподарського комплексу на новій технологічній базі; формування перспективних інвестиційних можливостей підприємств морегосподарського комплексу; розвиток міжнародного співробітництва та зовнішньоекономічної діяльності підприємств морегосподарського комплексу; фінансово-кредитна та інвестиційна підтримка підприємств морегосподарського комплексу; підтримка та стимулювання євроінтеграції підприємств морегосподарського комплексу.

8. У сучасних умовах трансформаційних перетворень в Україні пріоритетами інноваційного менеджменту розвитку вітчизняної морської портової інфраструктури визначено одночасне використання державних субсидій і позик та приватних фінансів шляхом залучення суттєвих внутрішніх та зовнішніх інвестицій; ефективне управління портовими послугами; вирішення екологічних проблем діяльності морських портів. Для підвищення якості вітчизняної портової інфраструктури необхідно застосувати перехід від централізованого характеру управління, планування, керівних вказівок до територіальних аспектів та інструментів розвитку із залученням до системи управління портовими підприємствами регіональних та місцевих органів державного управління.

9. Доведено, що базовими елементами формування і реалізації стратегії розвитку морегосподарського комплексу на державному рівні має стати комплексний підхід, на регіональному – кластерна політика як організаційна форма просторової інтеграції морегосподарського потенціалу. При формуванні концепції морегосподарського комплексу, як окремого міжгалузевого комплексу, а також як самостійної галузі знань, запропоновано застосувати алгоритм, який надає можливість поєднувати в собі складові частини формування та реалізації державної регіональної політики – секторальну (галузеву) і територіальну (просторову), та дозволяє виробити комплексний погляд на державну регіональну політику просторового розвитку з урахуванням внутрішнього потенціалу приморських регіонів, врахувати зовнішні тенденції та зміни в структурі основних факторів виробництва.

10. Обґрунтовано, що розвиток приморських регіонів повинен поєднуватися із реалізацією системної державної регуляторної політики з метою максимізації використання потенціалу

приморського положення в соціально-економічному розвитку даних територій. Саме в такому випадку механізм інформаційних відносин суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання, будучи частиною системи механізму економічного і правового регулювання в цілому, повинен мати вигляд єдиного системного утворення, що складається з окремих, самостійних і практично рівноправних блоків (правового, економічного, організаційного, інформаційного), кожен з яких виступає у ролі функціонального інструменту такого механізму. Цей підхід надасть змогу спрямувати регуляторну діяльність у сфері морегосподарювання на прийняття обґрунтованих з соціально-економічної і політичної точок зору регуляторних актів, основне завдання яких полягатиме у створенні умов для сталого розвитку приморських регіонів і зменшенні зайвого регуляторного тиску на діяльність суб'єктів морегосподарського комплексу. Тому в контексті розвитку електронного урядування та вироблення комплексного погляду на державну регіональну політику запропоновано створити державну інформаційну систему, що формує на державному й регіональному рівнях електронну інформаційну взаємодію органів державного управління з суб'єктами морегосподарювання.

11. З огляду на те, що останнім часом як в Україні, так і за кордоном все більше уваги приділяється створенню моделей соціально-економічного розвитку та екологічного спрямування, запропоновано моделювання сталого розвитку приморського регіону, що надасть можливість проводити сценарний аналіз економічних проектів у такому регіоні, ураховуючи розширення моделі до соціо-еколого-економічної системи. Реалізація моделі оцінки проектів сталого розвитку у рамках системи управління морегосподарським комплексом приморського регіону дозволить удосконалити структуру управління приморським регіоном; розробити фінансовий план, що спрямовує розвиток та відновлення морегосподарського комплексу приморського регіону в найважливіші для стратегічного розвитку галузі; провести підтримуючу стратегічну територіальну політику, а також ввести практику постійного вдосконалення наявних програм шляхом впровадження динамічного моніторингу морегосподарського комплексу; створити відповідні мотивації для громадян приморського регіону, що стимулювали б енергійне досягнення поставлених цілей.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Савельева С.Б. Особенности и типология видов морской хозяйственной деятельности / Савельева С.Б., А.Н. Савельев, И.В. Козинский // Вестник МГТУ. – 2006. – Т. 9. – №4. – С. 665-668.
2. Малинина Ю.В. О структуре морской деятельности Российской Федерации в современных условиях / Ю.В. Малинина // Ученые записки Российского государственного гидрометеорологического университета: Научно-теоретический журнал. – СПб.: Изд. РГГМУ. – 2010. – №13. – С. 138-144.
3. Тарханова Л.Б. Морская деятельность как предмет междисциплинарного исследования / Л.Б. Тарханова // Проблемный анализ и государственно управленческое проектирование политология. Экономика и право: научный журнал: М. – 2012. – №2. – С. 43-57.
4. Гогоберидзе Г.Г. Понятие и сущность морехозяйственного потенциала прибрежных зон и приморских территорий / Г.Г. Гогоберидзе // Проблемы современной экономики. – 2008. – №2. – С. 266-270.
5. Державна підтримка розвитку морегосподарського 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 Грінь Д.С., 2014. – 442 с.
6. Розміщення продуктивних сил : [підручник] / [В.В. Ковалевський, О.Л. Михайлюк, В.Ф. Семенов та ін.]; за ред. В.В. Ковалевського та ін. – К.: Товариство «Знання»; КОО, 1998. – 501 с.
7. Седнев Ю.В. Специфіка розвитку морегосподарського комплексу в муніципальних правовідносинах / Ю.В. Седнев. – Актуальні проблеми держави і права [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.apdp.in.ua/v69/77.pdf>. – Назва з екрана.

8. Пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України в умовах глобалізації : [аналітична доповідь] / А.О. Филипенко, В.В. Баришнікова; за ред. А.О. Филипенка; Регіон. філіал нац. ін-ту стратегічн. досліджень у м. Одесі. – Одеса: Фенікс, 2013. – 168 с.
9. Савельева С.Б. Методология организации регионального морехозяйственного комплекса: дис. ... д-ра экон. наук: 08.00.05. – Мурманск / С.Б. Савельева, 2006. – 297 с.
10. Ивченко В.В. Горизонты морехозяйственного развития российского эксклава: от стагнации к возрождению / В.В. Ивченко. – Калининград: БФУ им. И. Канта, 2010. – 116 с.
11. Скупський Р.М. Марикультура Чорного моря – концептуальні засади створення рибогосподарського кластеру / Р.М. Скупський // Економічний форум. – 2015. – №1. – С. 86-101.
12. Осипов В.М. Перспективи створення морегосподарського кластера в Україні [Електронний ресурс] / В.М. Осипов, О.А. Єрмакова. – Режим доступу: http://eip.org.ua/docs/EP_09_3_111_uk.pdf. – Назва з екрана.
13. Чекаловець В.І. Передумови створення морського кластеру в країні / В.І. Чекаловець, Н.Г. Гребенник // Економіка транспортного комплексу: зб. наук. пр. – Вип. 12. – Харків: ХНАДУ. – 2008. – С. 93-104.
14. Гребенник Н.Г. Основы реализации кластерной концепции в морехозяйственном комплексе Украины / Н.Г. Гребенник // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. пр. – Одеса: ОНМУ. – 2013. – №1, (42). – С. 45-56.
15. Загородников М.А. Концептуальные основы конвергенции региональных экономических кластеров при развитии морской инфраструктуры Арктической зоны России / М. А. Загородников // Инновационные технологии в науке и образовании: материалы IV Междунар. науч.-практ. конф. (Чебоксары, 18 дек. 2015г.) / редкол.: О.Н. Широков [и др.]. – Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс». – 2015. – №4, (4) [Електронний ресурс]. – Режим доступа: https://interactive-plus.ru/discussion_platform.php. – Название с экрана.
16. Кропинова Е.Г. Устойчивое развитие прибрежных территорий как основа комплексного управления прибрежными зонами /

- Е.Г. Кропинова, Э.П. Афанасьева // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. – 2014. – №1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/>. – Название с экрана.
17. Громова Е.Н. Экономический механизм управления процессами экологизации морского природопользования / Е.Н. Громова, Е.Л. Гетьман // Молодіжний економічний дайджест: науковий електронний журнал, 2014. – №1. – С. 4-7 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://med.kneu.edu.ua/wp-content/uploads/2014/05/MED-KNEU-2014-1.pdf>. – Назва з екрана.
 18. Анализ и разработка рекомендаций по усилению роли России в морской деятельности и увеличение ее вклада в социально-экономическое развитие России на среднесрочную перспективу / Теория и практика морской деятельности. – СПб.: изд. РГГМУ, 2007. – 446 с.
 19. Класифікатор видів економічної діяльності ДК 009:2010 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.ubc.ua/Links/codes_ua2.html. – Назва з екрана.
 20. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року [Электронный ресурс] // постанова Кабінету Міністрів України від 07 жовтня 2009р. №1307. – Режим доступа: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п>. – Назва з екрана.
 21. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву ратифицирована Законом Украины от 03 июня 1999г. №728-XIV (728-14) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_057. – Название с экрана.
 22. Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави [Электронный ресурс] // рішення Ради національної безпеки і оборони України від 20 травня 2008р. №463/2008. – Режим доступа: www.zakon1.rada.gov.ua. – Назва з екрана.
 23. Про скасування деяких рішень Ради національної безпеки і оборони України [Электронный ресурс] // рішення Ради національної безпеки і оборони України від 28 квітня 2014р. №п0008525-14 (Рішення введено в дію Указом Президента

- України від 06 червня 2014р. №504/2014). – Режим доступу: www.zakon5.rada.gov.ua. – Назва з екрана.
24. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [Електронний ресурс] // розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013р. №548-р. – Режим доступу: www.zakon1.rada.gov.ua. – Назва з екрана.
 25. Про морські порти України [Електронний ресурс] // Закон України від 17 травня 2012р. №4709-VI. – Режим доступу: www.zakon1.rada.gov.ua. – Назва з екрана.
 26. Конституція України [Електронний ресурс] / Прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996р. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>. – Назва з екрана.
 27. Кодекс торговельного мореплавства України [Електронний ресурс] // Закон України від 23 травня 1995р. №176/95-ВР. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>. – Назва з екрана.
 28. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс] // Закон України від 16 січня 2003р. №435-IV. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/435-15>. – Назва з екрана.
 29. Господарський кодекс України [Електронний ресурс] // Закон України від 16 січня 2003р. №436-IV. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/436-15>. – Назва з екрана.
 30. Бюджетний кодекс України [Електронний ресурс] // Закон України від 8 липня 2010р. №2456-VI. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2456-17>. – Назва з екрана.
 31. Податковий кодекс України [Електронний ресурс] // Закон України від 2 грудня 2010р. №2755-VI. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>. – Назва з екрана.
 32. Земельний кодекс України [Електронний ресурс] // Закон України від 25 жовтня 2001р. №2768-III. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2768-14>. – Назва з екрана.
 33. Водний кодекс України [Електронний ресурс] // Закон України від 6 червня 1995р. №213/95-ВР. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/213/95-%D0%B2%D1%80>. – Назва з екрана.

34. Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності [Електронний ресурс] // Закон України від 11 вересня 2003р. №1160-IV ВР. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1160-15>. – Назва з екрана.
35. Вдовиченко Л.Ю., Волосюк М.В. Проблемы регуляторной деятельности государства в сфере морехозяйствования Украины / Л.Ю. Вдовиченко, М.В. Волосюк // Судостроение и морская инфраструктура. – Николаев: НУК. –2016. – №1-2, (5). – С. 97-107.
36. Яндекс.Словари [Электронный ресурс] // Сервіс пошукової системи Yandex. – Режим доступу: <http://slovari.yandex.ua>. – Название с экрана.
37. Русский Гуманитарный Интернет Университет. Библиотека учебной и научной литературы [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://www.w3.org>. – Название с экрана.
38. Державне управління : [словник-довідник] / [За заг. ред. В.М. Князева, В.Д. Бакуменка]. – К.: Вид-во УАДУ, 2012. – 228 с.
39. Федорчак О. Класифікація механізмів державного управління / О. Федорчак // Демократичне врядування. – 2008. – №1. – С. 9-14.
40. Швець М. Інформаційне законодавство України: концептуальні основи формування / [М. Швець, А. Калюжний, В. Гавловський, В. Цимбалюк] // Право України, 2012. – №7 – С. 89.
41. Брижко В.М. Інформаційне суспільство. Дефініції: людина, її права, інформація, інформатика, інформатизація, телекомунікації, інтелектуальна власність, ліцензування, сертифікація, економіка, ринок, юриспруденція / В.М. Брижко, О.М. Кальченко, В.С. Цимбалюк; [за заг. ред. Р.А. Калюжного, М.Я. Швеця]. – К.: Інтеграл, 2012. – 220 с.
42. Бачило И.Л. Информационное право: основы практической информатики : [учеб. пособ.] / И.Л. Бачило. – М.: Юрайт-Издат, 2014. – 222 с.
43. Снытников А.А. Обеспечение и защита права на информацию / А.А. Снытников, Л.В. Туманова. – М.: Городец-издат, 2013. – 211 с.

44. Рассолов М.М. Информационное право : [учеб. пособ.] / М.М. Рассолов. – М.: Юрист, 2014. – 201 с.
45. Копылов В.А. Информационное право : [учебн.] / А.В. Копылов. – М.: Юрист, 2013. – 186 с.
46. Єжунінов В.В. Інформаційна складова сучасних державно-суспільних відносин: проблема дефініцій [Електронний ресурс] / В.В. Єжунінов // Публічне адміністрування: теорія та практика: зб. наук. пр. – Дніпропетровськ. – 2010. – Вип. 1, (3). – Режим доступу: <http://www.dridu.dp.ua/zbirnik/2010-01/10evvvpd.pdf>. – Назва з екрана.
47. Вдовиченко Л.Ю. Проблеми інформаційних відносин суб'єктів регуляторної діяльності та механізми їх вирішення / Л.Ю. Вдовиченко // Актуальні проблеми державного управління: зб. наук. пр. – Одеса: Вид-во ОРІДУ НАДУ. – 2013. – Вип. 3, (55). – С. 48-54.
48. Офіційний сайт Державної регуляторної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dkrp.gov.ua>. – Назва з екрана.
49. United Nations e-government Survey 2008: From e-government to Connected Governance [Електронний ресурс] // United Nations. – New York: United Nations publication, 2008. – Режим доступу: <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/un/unpan028607.pdf>. – Назва з екрана.
50. Blue Growth – Opportunities for marine and maritime sustainable growth – Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/publications/documents/blue-growth_en. – Назва з екрана.
51. Innovation in the Blue Economy: realizing the potential of our seas and oceans for jobs and growth – Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.eesc.europa.eu. – Назва з екрана.
52. Oceans and sustainable development: integration of three dimensions of sustainable development, namely, environmental,

- social and economic - European Union and its Member States contribution 29 February 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
www.un.org/depts/los/general_assembly/contributions_2015. – Назва з екрана.
53. EU Coastal and Marine Policy – European Commission [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
www.ec.europa.eu/environment/marine/eu-coast-and-marine-policy/index_en.htm. – Назва з екрана.
54. Дранев Я.Н. Кластерный поход к экономическому развитию территорий / Я.Н. Дранев // Практика экономического развития территорий: опыт ЕС и России. – М.: Сканрус, 2001. – С. 15-19.
55. Ядов Д.А. Кластерный подход как технология управления региональным экономическим развитием. Меморандум Конференции центров стратегических разработок «Революция регионов – повестка дня для региональной России» / Д.А. Ядов // Компас промышленной реструктуризации. – 2003. – №3. – С. 31-34.
56. Политика мобилизации интегрального ресурса региона: в 2 кн. / рук. авт. коллектива: чл.-корр. НАН Украины, д.э.н., проф. Буркинский Б.В., д.э.н., проф. Харичков С.К. – Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2002. – Кн.1. – 415 с.
57. Портер М. Международная конкуренция: пер. с англ. / под ред. В.Д. Щетинина. – М., 1993. – 896 с.
58. Гуменюк И.С. Калининградская область как территория потенциального формирования транспортного кластера приморского региона / И.С. Гуменюк, С.В. Орлов // Балтийский регион. – 2014. – №3, (21). – С. 121-131.
59. 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.
60. Филлипова С.В. К вопросу формирования морехозяйственных кластеров / С.В. Филлипова, В.А. Сааджан, В.Д. Глушенко // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2014. – №5, (15). – С. 146-151.

61. Гребенник Н.Г. Морський кластер як основа економічного розвитку регіону / Н.Г. Гребенник // Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави: аналітична доповідь. – Одеса: Фенікс, 2012. – С. 120-128.
62. Козырь Б.Ю. Кластерные системы в проектах развития морских торговых портов Украины [Електронний ресурс] / Б.Ю. Козырь // Управління проектами. – Режим доступу: <http://urss.knuba.edu.ua/files/zbirnyk-6/99-102.pdf>. – Назва з екрана.
63. Салтыков М.А. Морской транспортно-логистический кластер Приморского края и особенности его устройства [Електронний ресурс] / М.А. Салтыков // Проблемы современной экономики, 2009. – №3, (31). – Режим доступа: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=2790>. – Название с экрана.
64. Борисова Л.П. Основные проблемы и перспективы развития транспортной логистики в Украине / Л.П. Борисова // Економіка. Управління. Інновації. – 2013. – №2, (10). – С. 1-9.
65. Чекаловец В.И. Перспективы кластерных структур в морской отрасли Украины / В.И. Чекаловец, Н.Г. Гребенник // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – №26. – С. 40-43.
66. Печаткин В.В. Формирование и развитие кластеров в регионах России: ключевые проблемы и пути их решения [Електронний ресурс] / В.В. Печаткин // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз, 2012. – №1, (19). – Режим доступу: <http://esc.vscs.ac.ru/article/272/full>. – Название с экрана.
67. Степанова К.В. Кластеризація морегосподарської діяльності: світовий досвід та українські реалії / К.В. Степанова // Науковий вісник міжнародного гуманітарного університету. – 2013. – №6. – С. 145-149.
68. Development in the Norwegian maritime cluster // 1st European Maritime Cluster Organisation Roundtable Wassenaar, Netherlands 26-27 April 2004 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.fisheradvisory.com/wp-content/uploads/2017/01/Norwegian-Maritime-Cluster.pdf>. – Назва з екрана.

69. The Maritime and Port Authority of Singapore [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mpa.gov.sg/web/portal/home>. – Назва з екрана.
70. Маркова Є.Ю. Стратегія і механізми управління виробничо-господарською діяльністю підприємств рибогосподарського під комплексу: теорія, методологія, практика : дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.04 [Електронний ресурс] / Є.Ю. Маркова. – Харків, 2017. – 423 с. – Режим доступу: http://www.lnau.lviv.ua/lnau/attachments/4415_dis.pdf. – Назва з екрана.
71. Ковальва Ю.М. Практичні приклади функціонування кластерів у світі / Ю.М. Ковальва, Н.В. Алишева // Механізм регулювання економіки. – 2014. – Т.1, №3, (2). – С. 92-100.
72. Парсяк В.Н. От экономики судостроения к экономике моря – целесообразный вектор регионального развития / В.Н. Парсяк // Судостроение и морская инфраструктура (Shipbuilding and Marine Infrastructure). – 2014. – №1, (1). – С. 136-147.
73. Батунова Г.В. Инновационные технологии в государственном управлении и пространственном развитии морской деятельности России / Г.В. Батунова, Ю.С. Дерябин, В.С. Загашвили, А.М. Коновалов, В.С. Циренчиков. – М.: СОПС, 2010. – 258 с.
74. Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020» [Електронний ресурс] // Указ Президента України від 02 січня 2015р. №5/2015. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>. – Назва з екрана.
75. Стратегія інноваційного розвитку України на 2010-2020 роки в умовах глобалізаційних викликів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ligazakon.ua/summary_news/news/2010/6/3/25351.htm. – Назва з екрана.
76. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року [Електронний ресурс] // постанова Кабінету Міністрів України від 06 серпня 2014р. №385. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-п>. – Назва з екрана.
77. Волосяк М.В., Вдовиченко Л.Ю. Функціональна структура морегосподарського комплексу України / М.В. Волосяк, Л.Ю. Вдовиченко // Бізнес Інформ. – 2016. – №2. – С. 14-20.

78. Програма економічного і соціального розвитку Миколаївської області на 2015-2017рр. «Миколаївщина – 2017» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.mk-oblrada.gov.ua. – Назва з екрана.
79. Стратегія розвитку Миколаївської області на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mk.gov.ua/ua/economy/strateg>. – Назва з екрана.
80. Миколаївським суднобудівникам заборгували понад 72 мільйони зарплати [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-regions/2251589-mikolaivskim-sudnobudivnikam-zaborguvali-ponad-72-miljoni-zarplati.html>. – Назва з екрана.
81. Укроборонпром: Миколаївський суднобудівний завод зупинив роботу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ua.korrespondent.net/business/companies/3901980-ukroboronprom-mykolaivskiy-sudnobudivnyi-zavod-zupynyv-robotu>. – Назва з екрана.
82. Вдовиченко Л.Ю., Волосяк М.В. Стан і тенденції розвитку підприємств морегосподарського комплексу (на прикладі Миколаївської області) / Л.Ю. Вдовиченко, М.В. Волосяк // Бізнес Інформ. – 2016. – №12. – С. 77-82.
83. The Global Competitiveness Report 2016-2017 [Електронний ресурс] / Editor: Professor Klaus Schwab, World Economic Forum. – Режим доступу: <http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/>. – Назва з екрана.
84. World-class sea ports [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://investinholland.com/infrastructure/ports/>. – Назва з екрана.
85. Frasyunuk T., Primachev N.T., Dabrowski J. и др. Проблемы устойчивого развития подсистем глобальной морской транспортной индустрии: [монография] / [Т. Frasyunuk, Н.Т. Примачев, J. Dabrowski и др.]; под. ред. Н.Т. Примачева, Н. Klimek. – Херсон: Гринь Д.С., Gdansk: UGIT I НМ, 2014. – 316 с.
86. Перстньова Н. Порти України: рік згаяних можливостей [Електронний ресурс] / Н. Перстньова // Дзеркало тижня, 28 грудня 2015р. – Режим доступу: <https://dt.ua/promyshliennost/porti-ukrayini-rik-zgayanih-mozhливостей>. – Назва з екрана.

87. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України: аналіт. доп. / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, А.В. Шевченко, В.М. Русан, Є.В. Белашов – К.: НІСД, 2016. – 72 с. – (Сер. «Економіка», вип. 24) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/2359>. – Назва з екрана.
88. Омелян В. Міністерство інфраструктури розпочало реформу морської галузі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/news/28247.html>. Назва з екрана.
89. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України [Електронний ресурс] // постанова Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017р. №1095. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-utvorenniya-derzhavnoyi-sluzhbi-morskogo-ta-richkovogo-transportu-ukrayini> – Назва з екрана.
90. Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року [Електронний ресурс] // розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 липня 2008р. №1051-р. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1051-2008-p>. – Назва з екрана.
91. Gi Tae Yeo. An analysis of port service quality and customer satisfaction: the case of Korean container ports [Електронний ресурс] / Gi Tae Yeo, Vinh V. Thai, Sae Yeon Roh. – Режим доступу: <http://www.sciencedirect.com>. – Назва з екрана.
92. Дані Адміністрації морських портів України «Показники роботи» за відповідні роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua>. – Назва з екрана.
93. Інвестиційний проєкт для порту «Чорноморськ» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/news/28860.html>. – Назва з екрана.
94. Оліярник М. Для кожного морського порту є свій клієнт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://biz.nv.ua/ukr/bizinterview/>. – Назва з екрана.
95. Press release: 20 years EcoPorts [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ecoport.com>. – Назва з екрана.

96. Infrastructure-TEN-T-Connecting Europe [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en. – Назва з екрана.
97. Maritime ports, infrastructure and transport [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pole-mer-bretagne-atlantique.com>. – Назва з екрана.
98. Буркинський Б.В. Великі можливості та недосяжні мрії / Б.В. Буркинський // Економіка України: політико-економічний журнал. – К.: Преса України. – 2016. – №8. – С.109-117.
99. Степанова К.В., Степанов В.М. Морська держава та морська політика / К.В. Степанова, В.М. Степанов // Економіка та держава. – 2017. – №3. – С. 21-24.
100. Седнев Ю.В. Специфіка розвитку морегосподарського комплексу в муніципальних правовідносинах [Електронний ресурс] / Ю.В. Седнев // Актуальні проблеми держави і права. – Режим доступу: <http://www.apdp.in.ua/v69/77.pdf>. – Назва з екрана.
101. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2015 року [Електронний ресурс] // постанова Кабінету Міністрів України від 21 липня 2006р. №1001. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1001-2006-p>. – Назва з екрана.
102. Косов Ю.В., Фокина В.В. Политическая регионалистика. – СПб.: Питер, 2009. – 192с.
103. Соціальне-економічне становище Миколаївської області за січень-лютий 2017р. [Електронний ресурс] / Головне управління статистики у Миколаївській області. – Режим доступу: <http://www.mk.ukrstat.gov.ua>. – Назва з екрана.
104. Вдовиченко Л.Ю., Волосяк М.В. Пропозиції щодо створення в Україні державної інформаційної бази приморських регіонів / Л.Ю. Вдовиченко, М.В. Волосяк // Бізнес Інформ. – 2017. – №6. – С. 74-79.
105. Балджи М.Д. Організаційно-економічні засади комплексного природокористування на регіональному рівні: [монографія] / М.Д.Балджи. – Одеса: Атлант, 2010. – 500 с. – с.301-342.
106. Махов С.А. Математическое моделирование мировой динамики и устойчивого развития на примере модели Форрестера / С.А. Махов. – М., 2005. – 22 с. (Препринт / РАН,

- Институт прикладной математики им. М.В. Келдыша; ИПМ 2005-6).
107. Форрестер Дж. Мировая динамика / Дж. Форрестер ; пер. с англ. – М.: Издательство АСТ; СПб.: Terra Fantastica, 2003. – 379 с.
 108. Пределы роста. Доклад по проекту Римского клуба «Сложное положение человечества» / [Медоуз Д. Х., Медоуз Д. Л., Рандерс Й., Бернс В.]. – М.: Изд-во Московского университета, 1991. – 207 с.
 109. Дружинин П.В. Моделирование влияния развития экономики на окружающую среду / П.В. Дружинин, М.В. Морошкина, Г.Т. Шкиперова; под общ. ред. П.В. Дружинина. – Петрозаводск: Карельский научный центр РАН, 2009. – 96 с.
 110. Ляшенко І.М. Основи математичного моделювання економічних, екологічних та соціальних процесів : навч. посіб. / І.М. Ляшенко, М.В. Коробова, А.М. Столяр. – Тернопіль: Навчальна книга. Богдан, 2006. – 304 с.
 111. Рюмина Е.В. Анализ эколого-экономических взаимодействий / Е.В. Рюмина. – М.: Наука, 2000. – 158 с.
 112. Антоновский М.Я. Методология построения балансовых эколого-экономических моделей / М.Я. Антоновский, В.А. Литвин, М.Т. Тер-Микаэлян // Проблемы экологического мониторинга и моделирования экосистем. – Л.: Гидрометеиздат, 1980. – Т. 3.
 113. Модель взаимодействия хозяйства и природы региона с учетом различных стратегий экономического развития. – Обнинск: ВНИИГМИ-МЦД, 1985.
 114. Моделирование и управление процессами регионального развития; под ред. С.Н. Васильева. – М.: Физматлит, 2001. – 432 с.
 115. Єдинак О.М. Еколого-економічне моделювання в розрізі основних видів економічної діяльності України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.11 «Математичні методи, моделі та інформаційні технології в економіці» / О.М. Єдинак. – К., 2009. – 22 с.
 116. Ляшенко І.М. Економіко-математичні методи та моделі сталого розвитку / І.М. Ляшенко. – К.: Вища школа, 1999. – 236 с.

117. Бібік Н.В. Моделі регіонального розвитку: теоретичні аспекти й особливості використання / Вісник Донецького національного університету економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.stattionline.org.ua/ekonom/60/7981-modeli-regionalnogo-rozvitku-teoretichni-aspekti-j-osoblivosti-vikoristannya.html>.
118. Gowdy J.M. Coevolutionary Economic: The Economy, Society and the Environment. – Boston ets.: Kluwer, 1994. – 122 p.
119. Shalizi Z. Some Initial and Very Preliminary Thoughts on World Development Report 2003 // Dynamic Development in a Sustainable World: Transformation in Quality of Life, Growth and Institutions / Ed. by G.Kochendorfer and B.Pleskovic / Villa Borsig Workshop Series 2001. – Berlin: German Foundation for International Development, Development Policy Forum, 2001. – P. 5-13.
120. Піддубна О.О., Гоцуленко В.В., Андрейшина Н.Б. Моделювання економічної динаміки: навч.-метод. посіб. Дніпропетровськ: Біла К.О., 2010. – 328 с.
121. Математичне моделювання в системі моніторингу сталого розвитку регіону / Н.Б. Андрейшина, С.А. Харін // Бізнес-інформ. – 2016. – №12. – С. 95-100.
122. Про захист економічної конкуренції [Електронний ресурс] // Закон України від 11 січня 2001р. №2210-III. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2210-14>. – Назва з екрана.
123. Про транспортно-експедиторську діяльність [Електронний ресурс] // Закон України від 1 липня 2004р. №1955-IV. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>. – Назва з екрана.
124. Про перевезення небезпечних вантажів [Електронний ресурс] // Закон України від 6 квітня 2000р. №1644-III. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1644-14>. – Назва з екрана.
125. Про туризм [Електронний ресурс] // Закон України від 15 вересня 1995р. №324/95-ВР. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/324/95-%D0%B2%D1%80>. – Назва з екрана.

126. Про інвестиційну діяльність [Електронний ресурс] // Закон України від 18 вересня 1991р. №1560-XII. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1560-12>. – Назва з екрана.
127. Про режим іноземного інвестування [Електронний ресурс] // Закон України від 19 березня 1996р. №93/96-ВР. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/93/96-%D0%B2%D1%80>. – Назва з екрана.
128. Про транспорт [Електронний ресурс] // Закон України від 10 листопада 1994р. №232/94-ВР. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>. – Назва з екрана.
129. Про рибне господарство, промислове рибальство і охорону водних біоресурсів [Електронний ресурс] // Закон України від 8 липня 2011р. №3677-VI. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3677-17>. – Назва з екрана.
130. Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні [Електронний ресурс] // Закон України від 18 листопада 1999р. №1242-XIV. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1242-14>. – Назва з екрана.
131. Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта [Електронний ресурс] // постанова Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004р. №308. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/308-2004-п>. – Назва з екрана.
132. Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта Національного банку України [Електронний ресурс] // постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2004р. №471. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/308-2004-п>. – Назва з екрана.
133. Про офіційне оприлюднення регуляторних актів, прийнятих місцевими органами виконавчої влади, територіальними органами центральних органів виконавчої влади та їх посадовими особами, і внесення змін до Порядку оприлюднення у мережі Інтернет інформації про діяльність органів виконавчої влади [Електронний ресурс] // постанова

- Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2004р. №150. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/150-2004-п>. – Назва з екрана.
134. Про порядок оприлюднення у мережі Інтернет інформації про діяльність органів виконавчої влади [Електронний ресурс] // постанова Кабінету Міністрів України від 4 січня 2002р. №3. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3-2002-п>. – Назва з екрана.
135. Про підготовку та оприлюднення щорічної інформації Кабінету Міністрів України про здійснення державної регуляторної політики органами виконавчої влади [Електронний ресурс] // розпорядження Кабінету Міністрів України від 19 квітня 2004р. №152-р. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/152-2004-р>. – Назва з екрана.
136. Про інформацію [Електронний ресурс] // Закон України від 2 жовтня 1992р. №2657-ХІІ. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2657-12>. – Назва з екрана.
137. Про доступ до публічної інформації [Електронний ресурс] // Закон України від 13 січня 2011р. №2938-VI ВР. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2939-17>. – Назва з екрана.
138. Порядок проведення консультацій з громадськістю з питань формування та реалізації державної політики» [Електронний ресурс] // постанова Кабінету Міністрів України від 3 листопада 2010р. №996. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/996-2010-п>. – Назва з екрана.

ДОДАТКИ

Додаток А

Нормативно-правове забезпечення функціонування морегосподарського комплексу України

А.1. Загальні нормативно-правові акти

Головним джерелом для морегосподарського комплексу, як і для інших галузей господарського комплексу, є Конституція України, яка визначає, зокрема, загальні засади функціонування економіки, правовий режим власності, основи господарювання.

Конституція України має найвищу юридичну силу, інші акти законодавства у цій сфері прийнято на основі і на виконання Конституції України [26]. Деякі норми Конституції України торкаються й морегосподарського комплексу України. Так, відповідно до ст. 42 Конституції України, кожен має право на підприємницьку діяльність, яка не заборонена законом [26].

Вказані положення розвинені в положеннях Кодексу торгового мореплавства України, згідно з якими на території порту можуть діяти підприємства і організації усіх форм власності, метою і видом діяльності яких є обслуговування суден, пасажирів і вантажів в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України [27].

Торкаються питань функціонування морегосподарського комплексу в частини об'єктів управління і об'єктів права власності інші статті Конституції (ст.ст. 13, 14, 19, 41, 43, 55, 56, 85 тощо) [26].

Загальними актами законодавства у сфері морегосподарського комплексу є також Цивільний кодекс України [28], Господарський кодекс України [29], Бюджетний кодекс України [30], Податковий кодекс України [31], Земельний кодекс України [32], Водний кодекс України [33], закони України «Про захист економічної конкуренції» [122], «Про транспортно-експедиторську діяльність» [123], «Про перевезення небезпечних вантажів» [124], «Про туризм» [125], «Про інвестиційну діяльність» [126], «Про режим іноземного інвестування» [127].

А.2. Специфічні нормативно-правові акти

І. У Морській доктрині України на період до 2035 року визначено [20]:

1. Поняття:

– державна морська політика – система врегульованих зовнішніх та внутрішніх суспільних відносин, що виникають у процесі провадження морської діяльності, реалізації національних інтересів України у цій сфері;

– морська господарська (морегосподарська) діяльність – процес отримання вигоди від використання ресурсів Азовського і Чорного морів... та інших районів Світового океану для задоволення потреб людини і суспільства та розширеного відтворення природно-ресурсного потенціалу Світового океану;

– морська діяльність – використання ресурсів Азовського і Чорного морів... та інших районів Світового океану на користь України шляхом провадження ефективної і безпечної морської господарської діяльності, сталої військово-морської діяльності та діяльності, пов'язаної з охороною державного кордону на морі;

– морський потенціал України – сукупність природних ресурсів і надбань людини, які використовуються в процесі провадження морської діяльності в інтересах Українського народу в галузі морського транспорту, суднобудування, кораблебудування, судноремонту та рибного господарства, наукової та експериментально-дослідної бази, і система підготовки та перепідготовки фахівців для морської галузі всієї світової спільноти, Військово-Морських Сил Збройних Сил України і Морської охорони Держприкордонслужби.

2. Основні завдання державної морської політики:

– підтримка та розвиток морегосподарської діяльності на технологічному, екологічному, соціальному рівні для забезпечення задоволення потреб українського суспільства, конкурентоспроможності на світовому ринку, повного використання геополітичного потенціалу держави, відповідності стандартам безпеки судноплавства;

– забезпечення у внутрішніх водах і територіальному морі України режиму судноплавства, що відповідає міжнародному морському праву та міжнародним стандартам безпеки судноплавства, підвищення рівня безпеки судноплавства на українських суднах до міжнародних стандартів безпеки судноплавства, ефективного здійснення функцій морської адміністрації та інших функцій держави, що передбачені міжнародними договорами України в галузі судноплавства;

– сприяння розвитку всіх галузей економіки приморських регіонів держави та забезпечення пріоритетності розвитку морегосподарської діяльності;

– розв’язання завдань, покладених на Військово-Морські Сили Збройних Сил України і Морську охорону Держприкордонслужби, на рівні, достатньому для участі у забезпеченні територіальної цілісності, політичної та економічної незалежності України, непорушності її державного кордону на морі та захисту інших національних інтересів у сфері морської і військово-морської діяльності держави;

– збереження і розвиток наукового та кадрового потенціалу всіх складових морської діяльності на рівні, що забезпечить ефективну реалізацію національних інтересів держави.

Розв’язання зазначених вище завдань державної морської політики здійснюватиметься шляхом розроблення прогностичних і програмних документів на довгострокову, середньострокову та короткострокову перспективу з урахуванням соціально-економічних і суспільно-політичних процесів, що відбуваються в державі, визначення цілей і пріоритетів соціально-економічного розвитку та заходів, які необхідно здійснити для їх досягнення.

До основних напрямів, за якими здійснюватиметься розроблення програмних документів, належить:

– захист державного суверенітету і територіальної цілісності, забезпечення захисту національних інтересів держави в Азовському і Чорному морях... та інших районах Світового океану;

– розвиток торговельного судноплавства, портової діяльності, суднобудування, кораблебудування і судноремонту, приморської рекреаційної діяльності; комплексне освоєння природних ресурсів моря, розвиток морського рибного господарства;

– забезпечення безпеки морської та морегосподарської діяльності України в Азовському і Чорному морях... та інших районах Світового океану, безпеки судноплавства, екологічної безпеки морегосподарської діяльності, захисту морегосподарської діяльності від тероризму;

– розвиток Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби;

– розвиток освіти, науки і технологій в морській галузі;

– проведення фундаментальних та прикладних досліджень Азовського і Чорного морів... та інших районів Світового океану з урахуванням інтересів України;

– підтримка та поширення в суспільстві морських традицій, пропаганда необхідності прискореного розвитку в державі морської діяльності, забезпечення шанобливого ставлення до працівників галузі морського і річкового транспорту.

3. Підтримку та розвиток морегосподарської діяльності, які здійснюватимуться шляхом:

– проведення наукових досліджень, спрямованих на досягнення оптимального співвідношення між обсягами видобування різних видів живих природних ресурсів у виключній (морській) економічній зоні України та інших країн і у відкритому морі;

– здійснення розвідки, видобутку, використання та збереження живих і неживих природних ресурсів моря, його дна та надр, повітря над ним;

– вжиття заходів до виключення можливості несанкціонованого доступу до будь-яких живих і неживих природних ресурсів виключної (морської) економічної зони, територіального моря та внутрішніх морських вод України;

– встановлення економічно обґрунтованих зборів і плати за видобування живих і неживих природних ресурсів у виключній (морській) економічній зоні, територіальному морі та внутрішніх морських водах України;

– вжиття заходів до заборони видачі іноземним державам ліцензій і квот на видобування живих природних ресурсів у виключній (морській) економічній зоні, територіальному морі та внутрішніх морських водах України;

– проведення моніторингу економічно доцільного видобування живих природних ресурсів у виключних (морських) економічних зонах, територіальному морі та внутрішніх морських водах іноземних держав;

збереження та забезпечення захисту навколишнього природного середовища, зокрема, під час проектування об'єктів морської діяльності;

– удосконалення системи державного контролю та міжнародного співробітництва у сфері використання природних ресурсів та охорони навколишнього природного середовища в Азовському і Чорному морях... та басейні річки Дунай;

– удосконалення економічного механізму стимулювання раціонального використання природних ресурсів, здійснення природоохоронних заходів, застосування екологічно чистих технологій у морській діяльності;

– створення системи штучних рифів для розширення функцій самоочищення морської екосистеми;

– встановлення та винесення в натуру прибережної захисної смуги вздовж морів, лиманів, річок та встановлення контролю за їх обмеженим використанням (заборона будівництва будь-яких об'єктів, крім прямо передбачених законом, заборона приватизації тощо);

– проведення інвентаризації об'єктів, пов'язаних з впровадженням морської діяльності, визначенням власників і користувачів таких об'єктів та проведенням перевірки наявності правовстановлюючих документів у зазначених суб'єктів;

– всебічної підтримки суб'єктів господарювання незалежно від форми власності, які видобувають живі природні ресурси у відкритому морі, виключних (морських) економічних зонах, територіальному морі та внутрішніх морських водах іноземних держав на законних підставах, розведення і вирощування морських риб та інших водних живих ресурсів;

– розвитку мережі промислових підприємств з видобування, переробки та відновлення продуктів морських водоймищ і корисних копалин державного фонду надр (лікувальної грязі тощо).

4. Вимоги щодо конкурентоспроможності підприємств морської галузі на світовому ринку, які забезпечується через:

- всебічне сприяння діяльності відповідних підприємств, установ та організацій, які здійснюють розвідку і видобуток нафти, газу та інших корисних копалин у відкритому морі або беруть участь у такій роботі;

- сприяння проведенню досліджень та проектуванню сучасних технічних засобів і суднобудуванню для здійснення розвідки, видобутку та використання неживих природних ресурсів моря;

- забезпечення обсягів вилову та виробництва конкурентоспроможної рибної продукції;

- забезпечення обсягів вилову водних живих ресурсів на рівні, який дасть змогу отримати економічну вигоду та не призведе до втрати їх здатності до відновлення чисельності популяції, виробництво конкурентоспроможної рибної продукції та морепродуктів;

- створення умов для провадження ефективної портової діяльності, що є важливим чинником для забезпечення розвитку зовнішньої торгівлі України та її утвердження як транзитної держави, яке забезпечується завдяки здійсненню таких комплексних заходів сприяння (державної підтримки), як підвищення рівня конкурентоспроможності українських портів і портових операторів; модернізація, розвиток та розбудова інфраструктури портів, що перебувають у державній власності, включаючи підхідні канали, акваторії, гідротехнічні споруди, шляхи наземного сполучення, засоби навігаційного забезпечення судноплавства та інші; резервування земель транспорту, відведення їх у користування морських портів, залізниць, автошляхового господарства; розвиток морських та внутрішніх судноплавних шляхів; розвиток економічної конкуренції на ринку портових послуг, впровадження сучасних логістичних принципів організації транспортної роботи, підвищення ефективності використання міжнародних транспортних коридорів; впровадження безпечних та екологічно чистих технологій проведення портових робіт, розвиток контейнерних перевезень.

5. Вимоги для забезпечення розвитку економіки приморських регіонів. Для цього слід:

- сприяти міжрегіональному та міжнародному співробітництву у сфері морегосподарської діяльності, забезпечити розвиток прибережної торгівлі;

- визначити резерви існуючого морегосподарського потенціалу приморських регіонів та можливість їх ефективного використання;

- визначити нові та формувати існуючі напрями провадження морегосподарської діяльності;

- формувати систему соціально-економічної безпеки приморських регіонів на основі об'єднання зусиль державних і недержавних інституцій, суспільства в цілому, спрямованих на реалізацію пріоритетів у застосуванні екологічно чистих технологій під час провадження морегосподарської діяльності, запобігання заповіданню шкоди і недбалому ставленню до морського та прибережного середовища;

- забезпечити активну транскордонну співпрацю у сфері морегосподарської діяльності, насамперед за рекреаційними, екологічними, транспортними та соціальними напрямами;

- визначити як пріоритетне завдання залучення населення приморських регіонів до сфери морегосподарської діяльності, забезпечити розвиток її нових напрямів;

- забезпечити безпечні умови життя та діяльності людей (праця, побут, відпочинок), які проживають у прибережних регіонах, зокрема захист від повені, паводків, зсувів тощо;

- здійснити рекреаційні заходи щодо відновлення екологічного балансу моря та його прибережного середовища;

- створити за єдиним проектом розвинути інфраструктуру та забезпечити діяльність рекреаційних баз і комплексів на морському, лиманному, гирловому узбережжі;

- розбудувати систему туристичної діяльності;

- посилити державний контроль за встановленням розміру та напрямами використання курортного збору в приморських регіонах України.

II. У Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року визначено [24]:

1. Мету:

- забезпечення комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності портової галузі;

- забезпечення належного утримання, ефективного управління та використання стратегічних об'єктів портової інфраструктури;

- залучення на довгостроковий період приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури;
- створення умов для провадження господарської діяльності в морському порту, рівного доступу до послуг, що надаються в морському порту;
- створення мережі кластерів;
- забезпечення безпеки мореплавства, життя і здоров'я людей та господарської діяльності, що провадиться в морському порту, безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури;
- забезпечення здійснення нагляду (контролю) за безпекою на морському транспорті;
- забезпечення матеріально-технічного і технологічного розвитку портової галузі та підготовки кадрів;
- недопущення забруднення навколишнього природного середовища, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів у межах території та акваторії морського порту;
- забезпечення екологічної безпеки відповідно до міжнародних стандартів.

2. Основні завдання:

- підвищення конкурентоспроможності портової галузі шляхом:
 - підвищення ефективності, якості і швидкості обробки вантажів;
 - модернізації і розвитку об'єктів портової інфраструктури загального користування, зокрема автомобільних та залізничних під'їзних шляхів;
 - забезпечення ефективного державного регулювання спеціалізованих послуг, що надаються в морському порту суб'єктами природних монополій, та послуг, плата за надання яких включається до складу портових зборів;
 - удосконалення системи документообігу, спрощення дозвільних процедур, зменшення часу обробки вантажів;
 - створення умов для розвитку добросовісної конкуренції між вітчизняними морськими портами;
 - забезпечення створення рівних і конкурентних умов для провадження господарської діяльності та отримання послуг у морському порту;

- узгодженості дій щодо завантаженості та нарощування перевантажувальних потужностей в морських портах;
 - забезпечення технологічного розвитку портової галузі та підготовки спеціалістів портової галузі шляхом:
 - впровадження сучасних технологій виконання навантажувально-розвантажувальних робіт;
 - удосконалення навчальної бази для підготовки спеціалістів портової галузі;
 - створення мережі кластерів шляхом:
 - визначення переліку морських портів і типів кластерів;
 - розширення переліку послуг, що надаються в морських портах;
 - залучення приватних інвестицій для розвитку морських портів, передачі підприємств портової галузі та частини об'єктів портової інфраструктури, зокрема, в концесію;
 - активна участь у міжнародних організаціях з метою створення умов для транскордонних перевезень вантажів;
 - приведення стандартів роботи морських портів у відповідність з європейськими;
 - взаємодія з морськими портами країн Чорноморського басейна (розроблення та виконання програм залучення вантажопотоків тощо);
 - створення сприятливих умов для залучення приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури;
 - забезпечення державних гарантій та захисту прав інвесторів;
 - забезпечення створення достатніх глибин на підхідних шляхах та в акваторіях морських портів для обслуговування великих суден типу «Кепсайз» біля причалу;
 - модернізація та оновлення портового та допоміжного флоту;
 - забезпечення ефективного функціонування системи проведення моніторингу надводної обстановки в територіальних водах України, оптимізації регулювання руху суден, ефективного і своєчасного пошуку і рятування на морі;
 - забезпечення розвитку системи управління рухом суден;

- забезпечення розвитку інформаційної системи портового співтовариства, інформатизації технологічних процесів у морських портах;
- удосконалення процедури оформлення вантажів, транспортних засобів та перевезення пасажирів;
- укладення міждержавних договорів щодо пошуку і рятування на морі;
- придбання та оновлення аварійно-рятувальних засобів;
- забезпечення ефективного функціонування та розвитку систем технічного та інформаційного забезпечення безпеки судноплавства;
- підвищення рівня кадрового потенціалу, оновлення та удосконалення навчально-методичної та програмно-технічної бази для підготовки фахівців портової галузі;
- розроблення програм підвищення кваліфікації працівників морських портів для обслуговування нових технологічних комплексів;
- підтримка навчальних закладів з підготовки спеціалістів портової галузі;
- підвищення рівня охорони праці;
- забезпечення належних санітарно-побутових умов праці в морських портах;
- забезпечення використання об'єктів соціальної інфраструктури портової галузі за цільовим призначенням;
- впровадження стандартів ЄС щодо роботи з небезпечними вантажами;
- приведення стандартів екологічної безпеки роботи морських портів у відповідність з міжнародними.

3. Критерії спеціалізації морських портів за основною номенклатурою вантажів, виходячи з кон'юнктури ринку:

- питома частка обробки вантажів;
- територіальна наближеність морського порту до сировинної бази та виробництва;
- обмеженість існуючої інфраструктури та наявність перспективних територій розвитку морського порту;
- оптимальність шляхів транспортування вантажів.

4. Спеціалізацію морських портів:

- нафта та нафтопродукти – морські порти Одеса та Феодосія;
- хімічні вантажі наливом – морський порт Южний;
- вантажі металургійної промисловості (залізорудна сировина, вугілля, чорні метали) – морські порти Одеса, Маріуполь, Чорноморськ, Керч та Южний;
- зернові вантажі – морські порти Одеса, Чорноморськ, Миколаїв та Херсон;
- вантажі в контейнерах – морські порти Одеса та Чорноморськ.

5. Очікувані наслідки, що нададуть змогу:

- підвищити імідж України як морської держави та конкурентоспроможність портової галузі;
- удосконалити систему державного управління портовою галуззю, впровадити дієвий механізм залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі;
- забезпечити щороку переробку 210 млн. тонн вантажів;
- залучити приватні інвестиції в обсязі 26 млрд. грн. для розвитку об'єктів портової інфраструктури;
- створити потужності для переробки у морських портах не менш як 250 млн. тонн вантажів на рік і забезпечити ефективний розвиток об'єктів портової інфраструктури;
- провадити морськими портами інноваційну діяльність шляхом застосування новітніх технологій, здійснення заходів з ресурсозбереження, зменшити негативний вплив на навколишнє природне середовище;
- підвищити до 75-80% ефективність використання перевантажувальних комплексів морських портів;
- впровадити стимулюючі тарифи на послуги, що надаються в морських портах;
- забезпечити щороку надходження до державного бюджету в обсязі 1540 млн. грн. від надання морськими портами послуг;
- створити додатково 15 тис. робочих місць;
- підвищити рівень заробітної плати спеціалістів портової галузі;
- забезпечити безперервний процес професійного навчання спеціалістів портової галузі.

III. У Законі України «Про морські порти України» закріплено [25]:

1. Принципи організації функціонування та розвитку морських портів:

1) об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту, та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту;

2) збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих у межах території та акваторії морського порту;

3) забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;

4) розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності;

5) розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства;

6) забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадиться у морському порту;

7) цільового використання портових зборів;

8) збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;

9) рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування.

2. Порядок відкриття та закриття морських портів.

3. Реєстр морських портів України як електронної бази даних з обліку морських портів, метою якої є забезпечення даними, необхідними для виконання завдань у сфері безпеки мореплавства, охорони навколишнього природного середовища, а також для здійснення державного нагляду (контролю).

4. Планування розвитку морських портів.

5. Межі морського порту, якими є його території та акваторії.

6. Звід звичайв морського порту, який встановлює правила надання послуг у морському порту, обслуговування суден і пасажирів, що склалися і тривалий час застосовуються на практиці у цьому морському порту.

7. Режим перебування в морському порту.

8. Режим у пункті пропуску через державний кордон України та митний контроль в морському порту.

9. Організацію роботи в морському порту під час виникнення надзвичайних ситуацій техногенного чи природного характеру.

10. Основи державного регулювання діяльності в морському порту:

1) До повноважень Кабінету Міністрів України щодо портової діяльності належать:

- забезпечення провадження державної політики у сфері портової діяльності, спрямування та координація діяльності міністерств та інших центральних органів виконавчої влади;

- відведення акваторії та визначення меж територій морських портів;

- визначення морських портів, відкритих для заходу іноземних суден;

- затвердження Стратегії розвитку морських портів України.

2) Основними повноваженнями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, щодо портової діяльності є:

- формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері портової діяльності;

- визначення пріоритетів розвитку портової діяльності;

- забезпечення нормативно-правового регулювання у сфері портової діяльності;

- управління об'єктами портової інфраструктури державної власності;

- формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства;

- призначення капітанів морських портів;

- розроблення Стратегії розвитку морських портів України на основі планів розвитку морських портів;

- здійснення інших визначених законами повноважень.

3) Основними повноваженнями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті, є:

- реалізація державної політики у сфері безпеки на морському транспорті;

- здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на морському транспорті та в морських портах;

- внесення пропозицій щодо формування державної політики у сфері безпеки на морському транспорті;

- надання адміністративних послуг у сфері морського транспорту, перелік яких встановлюється Кабінетом Міністрів України;

- здійснення інших визначених законами повноважень.

11. Організацію судноплавства в акваторії морського порту.

12. Статус Адміністрація морських портів України.

13. Фінансування діяльності адміністрації морських портів України.

14. Обов'язкові постанови по порту.

15. Особливості провадження господарської діяльності у морському порту.

16. Послуги, що надаються у морських портах.

17. Обов'язки суб'єктів господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту.

18. Портові збори.

19. Правовий режим майна в морському порту.

20. Правовий режим земель морського порту.

21. Особливості приватизації об'єктів портової інфраструктури.

22. Приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури на основі окремих договорів.

23. Компенсацію внесених суб'єктами господарювання інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури.

IV. У Законі України «Про транспорт» [128] закріплено повноваження центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, а саме:

- веде облік і здійснює аналіз причин катастроф, аварій, пригод на морському та річковому транспорті;

- розробляє профілактичні заходи щодо запобігання виникненню катастроф, аварій, пригод на морському та річковому транспорті та контролює їх виконання;

- веде облік пожеж на морському та річковому транспорті;

- здійснює контроль за укладенням договорів обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів морським та річковим транспортом;

- здійснює нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища морським та річковим транспортом;

- здійснює державний нагляд (контроль) за додержанням вимог законодавства і стандартів на морському та річковому транспорті;

- готує пропозиції щодо призначення органів з оцінки відповідності на проведення робіт з підтвердження відповідності у сфері морського та річкового транспорту, бере участь у розробленні проектів технічних регламентів та інших нормативно-правових актів з питань технічного регулювання у цій сфері, організовує підготовку та підвищення кваліфікації фахівців з підтвердження відповідності;

- веде журнал обліку суден (крім риболовних суден), зареєстрованих у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України, розміщує зазначені дані на своєму офіційному веб-сайті;

- здійснює державний контроль і нагляд за дотриманням законодавства про судноплавство на суднах, у морських і річкових портах, територіальних та внутрішніх водах, на внутрішніх водних шляхах України;

- здійснює контроль за забезпеченням безпеки перевезення вантажів, пасажирів та багажу на морських і річкових суднах;

- здійснює контроль і нагляд за дотриманням правил користування засобами морського та річкового транспорту, охорони

порядку і безпеки руху на морському та річковому транспорті, утримання та експлуатації баз (споруд) для стоянки маломірних суден, а також за дотриманням правил щодо забезпечення безпеки експлуатації суден на внутрішніх водних шляхах і щодо забезпечення збереження вантажів на морському та річковому транспорті;

- здійснює контроль навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства в територіальному морі, внутрішніх морських водах і на внутрішніх водних шляхах України;

- реєструє судна в Державному судновому реєстрі України з видачею свідоцтва про право плавання під Державним Прапором України (судновий патент) та реєструє судна в Судновій книзі України з видачею суднового білета і видає свідоцтва про виключення відповідних суден з Державного суднового реєстру України та Суднової книги України (крім риболовних суден) у порядку, визначеному законодавством;

- здійснює контроль за виконанням міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден, що плавають під Державним Прапором України, незалежно від форми власності (крім риболовних суден);

- здійснює контроль держави порту за відповідністю суден, що заходять у порти України, територіальне море та внутрішні води, незалежно від їх прапора, стандартам безпеки мореплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден;

- перевіряє готовність аварійно-рятувальних служб, служб загальної безпеки відомчої пожежної охорони на морському та річковому транспорті до проведення робіт із запобігання і ліквідації наслідків аварій, пожеж, актів тероризму, піратства, катастроф та інших пригод;

- здійснює контроль за проведенням підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації та проведення дипломування плавскладу морських, річкових і маломірних суден, працівників берегових підприємств морського і річкового транспорту, робота яких пов'язана із забезпеченням безпеки судноплавства та запобіганням забрудненню навколишнього природного середовища із суден;

– здійснює видачу посвідчення судноводія малого/маломірного судна, торговельного судна, яке допущено до плавання судноплавними річковими внутрішніми водними шляхами України, посвідчення державного морського лоцмана, посвідчення державного річкового лоцмана, посвідчення лоцмана-оператора служби регулювання руху суден;

– погоджує правила плавання маломірними суднами на водних об'єктах;

– організовує навчання та перевірку знань посадових осіб, до функціональних обов'язків яких належать організація роботи із забезпечення безпеки судноплавства на морському та річковому транспорті і державний нагляд;

– здійснює реєстрацію баз для стоянки маломірних (малих) суден з розміщенням інформації на своєму офіційному веб-сайті;

– здійснює нагляд за функціонуванням служби регулювання руху суден та лоцманського проведення;

– здійснює державний нагляд за дотриманням правил реєстрації операцій із шкідливими речовинами на судах, морських установках;

– здійснює видачу синопсиса судна;

– здійснює контроль за функціонуванням систем радіонавігації та спостереження морської рухомої служби, у тому числі Глобальної морської системи зв'язку у разі лиха та для забезпечення безпеки;

– здійснює контроль за проведенням аварійно-рятувальних робіт, пошуку і рятування на морі в зоні відповідальності України;

– здійснює контроль і нагляд за забезпеченням функціонування системи дальньої ідентифікації та контролю за місцезнаходженням суден під Державним Прапором України;

– здійснює загальне керівництво та контроль за дипломуванням спеціалістів морського флоту;

– реєструє лінії закордонного плавання та розміщує відповідну інформацію на своєму офіційному веб-сайті;

– видає відповідно до законодавства суднові документи;

– виконує функції експертної організації з питань безпеки судноплавства, запобігання забрудненню навколишнього

природного середовища із суден, надає експертні висновки із зазначених питань щодо проєктів правил, норм, стандартів, планів і проєктів будівництва, реконструкції і модернізації об'єктів морського та річкового транспорту, у тому числі судноплавних шляхів, портів, гідротехнічних споруд воднотранспортного комплексу різного функціонального призначення, що використовуються з метою забезпечення безпеки судноплавства, судноплавних шлюзів, мостів, підводних та надводних переходів, баз для стоянок суден, берегових об'єктів зв'язку, навігації, спостереження тощо;

– видає дозволи суднам на захід до річкових портів України під прапорами держав, з якими не укладені міжнародні договори України про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України.

V. У Законі України «Про рибне господарство, промислове рибальство і охорону водних біоресурсів» закріплено [129]:

1. Завдання державної політики у галузі рибного господарства:

- забезпечення продовольчої безпеки держави;
- управління рибальством, збереження та збільшення чисельності водних біоресурсів у природному середовищі, їх біологічного різноманіття шляхом забезпечення охорони, відтворення та раціонального використання;
- науково обґрунтоване використання водних біоресурсів;
- підвищення біопродуктивності рибогосподарських водних об'єктів (їх частин) шляхом відтворення водних біоресурсів, розвитку аквакультури;
- забезпечення раціонального використання об'єктів промислу, покращення та розширення асортименту продукції їх переробки;
- забезпечення рівних умов конкуренції в галузі рибного господарства;
- виконання міжнародно-правових зобов'язань України щодо забезпечення гарантій і створення умов безпеки, захисту інтересів під час провадження суднами фізичних та юридичних осіб незалежно від форми власності промислового вилову водних

біоресурсів і рибогосподарської діяльності у виключній (морській) економічній зоні України, відкритому морі, конвенційних районах та у виключних (морських) економічних зонах інших держав;

– здійснення державного нагляду (контролю) у галузі рибного господарства.

2. Повноваження Кабінету Міністрів України у галузі рибного господарства.

3. Повноваження центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері рибного господарства та рибної промисловості.

4. Повноваження центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері рибного господарства.

5. Повноваження місцевих державних адміністрацій у галузі рибного господарства.

6. Визначення водних біоресурсів.

7. Визначення рибогосподарських водних об'єктів (їх частини), які використовуються для цілей рибного господарства.

8. Наукове забезпечення рибного господарства.

9. Порядок державного моніторингу і ведення державного обліку та державного кадастру водних біоресурсів і рибогосподарських водних об'єктів.

10. Основні вимоги до охорони середовища перебування водних біоресурсів.

11. Державний контроль у галузі рибного господарства.

12. Особливості видачі дозвільних документів у галузі рибного господарства.

13. Порядок використання водних біоресурсів.

14. Право користування та право власності на водні біоресурси.

15. Порядок штучного відтворення водних біоресурсів.

16. Порядок здійснення аквакультури.

17. Порядок переробки водних біоресурсів.

18. Статус рибних портів, приймальних пунктів та флоту рибної промисловості.

19. Міжнародне співробітництво в галузі рибного господарства.

20. Відповідальність за порушення законодавства про рибне господарство.

21. Основні засади пріоритетного розвитку рибного господарства.

VI. У Законі «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» [130] на період з 1 січня 2005 року до 1 січня 2012 року запроваджувалася державна фінансова підтримка будівництва морських, річкових суден та інших плавучих засобів і реконструкції основних виробничих фондів підприємств суднобудівної промисловості через механізм здешевлення кредитів шляхом визначення часткової компенсації ставки за кредитами комерційних банків.

Додаток Б

Оцінка нормативно-правового забезпечення функціонування морегосподарського комплексу України

Таблиця Б.1

**Вплив специфічних нормативно-правових актів у сфері
функціонування морегосподарського комплексу України на
підтримку та розвиток основних напрямів діяльності у цій сфері**

Основні напрями діяльності у сфері функціонування морегосподарського комплексу	Перелік специфічних нормативно-правових актів у сфері функціонування морегосподарського комплексу України					
	Морська доктрина України [20]	Стратегія розвитку морських портів України [24]	Закон України «Про морські порти України» [25]	Закон України «Про транспорт» [128]	Закон України «Про рибне господарство, промислове рибальство і охорону водних біоресурсів» [129]	Закон «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» [130]
1	2	3	4	5	6	7
«Морська» економіка						
Транспортна морегосподарська діяльність (пасажирський та вантажний морський транспорт)	+	+	+	+	+	-
Рибне господарство (рибальство та аквакультура)	+	+	-	-	+	-
Суднобудівна діяльність	+	+	-	-	-	-
Морська науково-дослідницька діяльність, морська геологія та розвідка надр на шельфі	+	-	-	-	-	-

Продовження табл. Б.1

1	2	3	4	5	6	7
«Прибережна» економіка						
Господарська діяльність в морському порту (транспортне оброблення вантажів, складське господарство)	+	+	+	+	+	-
Рибне господарство (перероблення і консервування риби, ракоподібних і моллюсків та оптова торгівля морепродуктами)	+	-	-	-	+	-
Судноремонтна діяльність	+	-	-	-	-	-
Будівельна, підрядна і пов'язана з ними діяльність щодо підтримки портової інфраструктури	+	+	+	+	+	-

Джерело: складено авторами за [20; 24; 25; 128-130].

Додаток В

Нормативно-правова основа регулювання інформаційних відносин суб'єктів регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання

Таблиця В.1

Аналіз нормативного забезпечення державної регуляторної політики в Україні

Нормативно-правові акти	Переваги дії	Недоліки дії
1	2	3
Пряме нормативне забезпечення		
Закон України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» [34]	Встановлено поетапну процедуру здійснення регуляторної діяльності та забезпечено вимоги щодо її дотримання з боку суб'єктів регуляторної діяльності (СРД), в тому числі й у сфері морегосподарювання	Відсутні рамки щодо закріплення чітких інформаційних взаємозв'язків між СРД, що може призвести до непорозумінь між СРД в питаннях доцільності впровадження регулювань у сферах господарської діяльності, в тому числі й у сфері морегосподарювання
Постанова Кабінету Міністрів України від 11.03.2004р. №308 [131]	Встановлено вимоги до проведення аналізу впливу регуляторного акта (РА), в тому числі й М-Тесту, (на стадії його проекту) та здійснення відстеження результативності цього РА (після його офіційного прийняття)	Вимоги до проведення аналізу впливу РА, в тому числі й М-Тесту, стосуються проектів, які розроблені лише такими СРД як регуляторними органами, та у процесі відстеження результативності РА види даних, що використовуються для цього, також визначаються регуляторними органами. Інші СРД, особливо суб'єкти морегосподарювання, якщо це стосується морської галузі, можуть бути задіяними на цих етапах здійснення регуляторної діяльності опосередковано
Постанова Кабінету Міністрів України і Національного банку України від 14.04.2004р. №471 [132]	Встановлено вимоги до проведення аналізу впливу РА в тому числі й М-Тесту, Національного банку України (на стадії його проекту) та здійснення відстеження результативності цього РА (після його офіційного прийняття)	

Продовження табл. В.1

1	2	3
Постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2004р. №150 [133]	Установлено, що РА місцевих органів виконавчої влади (МОВВ) та територіальних органів центральних органів виконавчої влади (ТО ЦОВВ) і їх посадових осіб офіційно оприлюднюються в офіційних друкованих виданнях або друкованих засобах масової інформації	Відсутній перелік офіційних друкованих засобів масової інформації МОВВ та ТО ЦОВВ
Постанова Кабінету Міністрів України від 04.01.2002р. №3 [134]	Затверджено порядок оприлюднення у мережі Інтернет інформації про діяльність органів виконавчої влади та закріплено вимоги щодо розміщення на офіційному веб-сайті відповідного органу планів підготовки проектів РА та змін до них, повідомлення про оприлюднення проектів РА, проектів цих РА і аналізів їх регуляторного впливу, в тому числі й М-Тесту, звітів про відстеження результативності прийнятих РА, відомостей про регуляторну діяльність	Не встановлено вимог щодо збереження повного обсягу документів після проходження стадії офіційного прийняття РА
Розпорядження Кабінету Міністрів України від 19.03.2004р. №152-р [135]	Зобов'язано ЦОВВ та МОВВ готувати щорічну інформацію Кабінету Міністрів України про здійснення державної регуляторної політики, яка щороку після 15 лютого оприлюднюється у газеті «Урядовий кур'єр»	Методичні рекомендації щодо підготовки ЦОВВ та МОВВ інформації про здійснення ними державної регуляторної політики розроблено уповноваженим органом (Державною регуляторною службою України) без участі інших СРД, особливо суб'єктів морегосподарювання, якщо це стосується морської галузі

Продовження табл. В.1

1	2	3
Непряме нормативне забезпечення		
Закон «Про інформацію» [136]	Закріплено відносини щодо створення, збирання, одержання, зберігання, використання, поширення, охорони, захисту інформації	Не встановлено чітких інформаційних взаємовідносин між СРД
Закон України «Про доступ до публічної інформації» [137]	Встановлено порядок здійснення та забезпечення права кожного на доступ до інформації, що знаходиться у володінні суб'єктів владних повноважень, інших розпорядників публічної інформації, до яких віднесено й представників регуляторних органів	Не визначено повного обсягу публічної інформації суб'єктів владних повноважень, доступ до якої систематично відкрито
Постанова Кабінету Міністрів України від 03.11.2010р. №996 [138]	Встановлено можливість проведення діалогу між СРД	Обмежено форматом проведення заходів доступ до участі у консультаціях всіх СРД

Джерело: складено авторами за [34; 131-138].

Таблиця В.2

**Оцінка впливу нормативного забезпечення державної
регуляторної політики на процес здійснення регуляторної
діяльності у сфері морепродукції в Україні**

Нормативно-правові акти	Оцінка впливу нормативного забезпечення державної регуляторної політики на процес здійснення регуляторної діяльності у сфері морегосподарювання її суб'єктами (СРД)				
	на рівень задоволення інтересів всіх СРД	на рівень інформованості всіх СРД	на рівень активної взаємодії всіх СРД	на якість інформації всіх СРД	на ступінь участі суб'єктів морегосподарювання
1	2	3	4	5	6
Прямий вплив					
Закон про регуляторну політику [34]	Повністю	Повністю	Частково	Частково	Повністю
Постанова Кабінету Міністрів України від 11.03.2004р. №308 [131]	Повністю	Повністю	Частково	Частково	Частково
Постанова Кабінету Міністрів України і Національного банку України від 14.04.2004р. №471 [132]	Повністю	Повністю	Частково	Частково	Частково
Постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2004р. №150 [133]	Повністю	Повністю	Частково	Частково	Частково
Постанова Кабінету Міністрів України від 04.01.2002р. №3 [134]	Повністю	Повністю	Частково	Частково	Частково
Розпорядження Кабінету Міністрів України від 19.03.2004р. №152-р [135]	Повністю	Повністю	Частково	Частково	Частково

Продовження табл. В.2

1	2	3	4	5	6
Непрямий вплив					
Закон «Про інформацію» [136]	Повністю	Повністю	Частково	Частково	Повністю
Закон України «Про доступ до публічної інформації» [137]	Повністю	Повністю	Частково	Частково	Повністю
Постанова Кабінету Міністрів України від 03.11.2010р. №996 [138]	Повністю	Повністю	Повністю	Частково	Частково

Джерело: складено авторами за [34; 131-138].

НАУКОВЕ ВИДАННЯ

Марина Валеріївна ВОЛОСЮК
Лариса Юріївна ВДОВИЧЕНКО

МОРЕГОСПОДАРСЬКИЙ
КОМПЛЕКС:
ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТА РЕГУЛЮВАННЯ

МОНОГРАФІЯ

Друкується в авторській редакції

Підписано до друку 15.02.2018. Формат 60х84 1/16.
Друк лазерний. Папір офсетний. Гарнітура Times New Roman.
Умовн. друк. арк. 9,5. Тираж 300 прим.

ТОВ Видавництво «Центр учбової літератури»
вул. Електриків, 23 м. Київ 04176

Свідцтво про внесення суб'єкта видавничої справи до державного реєстру
видавців, виготівників і розповсюджувачів видавничої продукції
ДК № 2458 від 30.03.2006 р.