

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ЧЕРНІГІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ  
ТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**СЕНЬКО Олена Вікторівна**



**УДК 339.97:656.6**

**СТРАТЕГІЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТІЙКОГО РОЗВИТКУ  
МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

**Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління  
національним господарством**

**АВТОРЕФЕРАТ  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
доктора економічних наук**

**Чернігів – 2019**

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Національному університеті «Одеська морська академія» Міністерства освіти і науки України.

**Науковий консультант:** доктор економічних наук, професор  
**Примачов Микола Тимофійович**,  
Національний університет «Одеська морська академія» Міністерства освіти і науки України,  
завідувач кафедри економічної теорії та підприємництва на морському транспорті.

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
**Кичко Ірина Іванівна**,  
Чернігівський національний технологічний університет Міністерства освіти і науки України,  
професор кафедри управління персоналом та економіки праці;

доктор економічних наук, професор,  
академік Транспортної академії України  
**Кібік Ольга Миколаївна**,  
Національний університет «Одеська юридична академія» Міністерства освіти і науки України,  
завідувач кафедри національної економіки;

доктор економічних наук, професор  
**Манойленко Олександр Володимирович**,  
Національний технічний університет  
«Харківський політехнічний інститут»  
Міністерства освіти і науки України,  
директор Навчально-наукового інституту економіки,  
менеджменту і міжнародного бізнесу.

Захист дисертації відбудеться «29» листопада 2019 р. об 11<sup>00</sup> годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 79.051.04 у Чернігівському національному технологічному університеті за адресою: 14035, м. Чернігів, вул. Шевченка, 95.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Чернігівського національного технологічного університету за адресою: 14035, м. Чернігів, вул. Шевченка, 95.

Автореферат розісланий «28» жовтня 2019 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради,  
доктор економічних наук, професор

**В. В. Виговська**

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** Морський транспорт є важливим фактором стійкості економіки країни, матеріально-організаційною основою ефективності реалізації міжнародних транспортно-економічних зв'язків, визначальним підрозділом національної економіки з позиції активізації інноваційних технологій і забезпечення безпеки позиціонування резидентів у структурі міжнародного поділу праці. Функціонування морського транспорту України відбувається в умовах перерозподілу світового ринку транспортних послуг та під тиском нарощення внутрішніх економічних та політичних проблем при одночасному зниженні попиту на морські перевезення. Окреслене зумовлює постановку питання про пошук нових рішень щодо забезпечення стійкого розвитку морського транспорту. У цьому контексті особливого значення набуває розроблення стратегії стійкого розвитку морського транспорту, наукове обґрунтування нових підходів до вибору інструментів її реалізації з урахуванням змін у кон'юнктурі глобального транспортного ринку. При цьому пріоритетним завданням у теоретичному та прикладному аспектах формування такої стратегії є обстоювання національних інтересів, досягнення парето-ефективної позиції, незважаючи на конкурентну та інституційну протидію провідних морських держав світу.

Проблеми розвитку та функціонування морської транспортної галузі розглядаються в роботах вітчизняних і закордонних учених, таких як: В. Бакаєв, Б. Буркинський, М. Бурмистров, Н. Вдовенко, Є. Воевудський, О. Гонта, Є. Загорулько, В. Жихарева, В. Ільчук, О. Кібік, І. Кичко, М. Котлубай, О. Котлубай, І. Лапкіна, Є. Лімонов, О. Манойленко, Г. Махуренко, С. Мінакова, І. Морозова, О. Парубець, М. Примачов, А. Раховецький, Ю. Сафонов, Є. Сич, В. Савченко, Н. Ткаленко, В. Чекаловець, К. Шапошников, Jan Hoffmann, Costas Grammenos, Gerd Aberle, Alain Bonnafous, George A. Giannopoulos, Phil Goodwin, Eva Molnar, Wojciech Suchorzewski, Jose Manuel Viegas і багатьох інших.

Віддаючи належне детальному вивченню проблем функціонування морського транспорту в наукових працях зазначених учених, вважаємо за потрібне вказати на відсутність єдиної методологічної бази дослідження проблем забезпечення стійкого розвитку морського транспорту країни. Належного впорядкування вимагає термінологічний апарат обраного напрямку дослідження. Поглибленої наукової аргументації потребують підходи до формування стратегії забезпечення стійкого розвитку морського транспорту в Україні, її взаємоузгодження з чинною практикою ЄС. Об'єктивно необхідним є обґрунтування заходів, спрямованих на підтримку його конкурентного функціонування на міжнародному ринку транспортних послуг. Належного вирішення потребують питання вдосконалення форм та методів державного впливу на стійкий розвиток морського транспорту.

Потреба комплексного дослідження теоретичних і методологічних основ функціонування морського транспорту України та розробки стратегії забезпечення його стійкого розвитку зумовили вибір теми дисертаційної роботи, визначили мету, завдання, логіку та зміст дослідження.

### **Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами**

Дисертаційна робота виконана відповідно до тематики науково-дослідних робіт кафедри менеджменту та економіки морського транспорту Національного університету «Одеська морська академія»: «Прогнозування ефективного функціонування системи транзитних перевезень України в умовах глобальної логістики» (ДР № 0112U007443), в межах якої автором систематизовано фактори впливу на стійкість розвитку морського транспорту; «Види та форми інтегрування МТК України в глобальний ринок послуг морського транспорту», (ДР № 0117U005139), у рамках якої дисертантом обґрунтовано напрями вдосконалення державного регулювання забезпечення стійкого розвитку морського транспорту в Україні; а також кафедри економічної теорії та підприємництва на морському транспорті Національного університету «Одеська морська академія»: «Розвиток морської доставки вантажу як фактор економічної безпеки України», (ДР № 0109U000642) та «Морська транспортна індустрія в забезпеченні стійкого глобального та національного економічного розвитку» (ДР № 0117U000310), у межах яких здобувач охарактеризував сучасний стан та тенденції функціонування морського транспорту в Україні та надав науково-практичні рекомендації щодо забезпечення стійкого розвитку морського транспорту в Україні на основі державно-приватного партнерства.

**Мета та завдання дослідження.** Метою дисертаційної роботи є обґрунтування теоретико-методологічних та науково-методичних основ функціонування морського транспорту України та розроблення практичних рекомендацій щодо формування стратегії його стійкого розвитку для реалізації пріоритетів економічного поступу країни.

Для досягнення поставленої мети в дисертації сформульовані й вирішені такі завдання:

- з'ясувати онтологічну сутність, зміст, природу стійкого розвитку морського транспорту в сучасній архітектурі національної економіки;
- розвинути наукові підходи до визначення особливостей морського транспорту та встановити його місце у структурі національної економіки;
- визначити та систематизувати фактори впливу на стійкість розвитку морського транспорту;
- поглибити методологічні основи дослідження стійкості розвитку морського транспорту;
- сформувати концептуальний базис забезпечення стійкості розвитку морського транспорту;
- обґрунтувати сукупність теоретичних положень розробки стратегії стійкого розвитку морського транспорту;
- охарактеризувати сучасний стан та тенденції функціонування морського транспорту в Україні;
- запропонувати методичний підхід до оцінювання динаміки розвитку морського транспорту;
- структурувати інституціональне забезпечення функціонування морського транспорту в Україні;
- обґрунтувати напрями вдосконалення державного регулювання стійкого розвитку морського транспорту в Україні;

- надати науково-практичні рекомендації щодо забезпечення стійкого розвитку вітчизняного морського транспорту на основі державно-приватного партнерства;
- розробити стратегію забезпечення стійкого розвитку морського транспорту в Україні;
- сформулювати пропозиції щодо реалізації стратегії забезпечення стійкого розвитку вітчизняного морського транспорту з урахуванням відповідного досвіду країн ЄС.

*Об'єктом* дослідження є процеси функціонування морського транспорту України.

*Предметом* дослідження є сукупність теоретико-методологічних, методичних та науково-практичних засад формування й реалізації стратегії забезпечення стійкого розвитку морського транспорту України.

**Методи дослідження.** У роботі використано сукупність методів наукового пізнання, які ґрунтуються на сучасних теоретико-методологічних підходах, що дало змогу забезпечити досягнення поставленої мети та вирішення сформульованих завдань, зокрема: *аналізу і синтезу* – під час вивчення основних міжнародних і національних нормативно-правових актів щодо забезпечення розвитку морського транспорту; *індукції та дедукції* – для формулювання узагальнень, теоретичних висновків на основі вивченого матеріалу; *ретроспективного аналізу* – для дослідження особливостей розвитку морських перевезень, форм та умов реєстрації суден, міжнародної морської політики; *логіко-аналітичний* – для окреслення тенденцій розвитку морського транспорту; *статистичної обробки інформації* – для визначення параметрів ефективного функціонування морського транспорту; *наукового абстрагування* – для формулювання й розкриття змісту певних понять і визначень.

*Теоретичною основою* дослідження є фундаментальні праці з економічної теорії, зокрема теорії розвитку національної економіки, розробки вітчизняних і зарубіжних учених з питань функціонування морської транспортної галузі.

*Статистичну і фактологічну основу* дослідження становлять законодавчі та нормативно-правові акти, що регламентують діяльність морської транспортної галузі, матеріали Міністерства інфраструктури України та його підрозділів, Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, Державної фіскальної служби України, Державної служби статистики України, Євростату, Всесвітнього Економічного Форуму, монографії, збірники наукових праць, матеріали міжнародних науково-практичних конференцій, інтернет-ресурси та власні напрацювання автора.

**Наукова новизна одержаних результатів.** Основні результати дослідження, які становлять його наукову новизну і виносяться на захист, полягають у такому:

***вперше:***

– обґрунтовано методологічний базис дослідження стійкості розвитку морського транспорту у системному вимірі, в межах якого надано цілісне бачення теоретичних положень забезпечення такого розвитку, розширено відповідний понятійно-категоріальний апарат, виокремлено методи наукового

пізнання, уточнено параметри стійкості вказаного сектору національної економіки, конкретизовано методичний інструментарій оцінювання та принципи й підходи до управління, що дозволило сформувавши необхідне наукове підґрунтя для формування стратегічного плану дій щодо забезпечення стійкого розвитку вітчизняного морського транспорту;

– запропоновано наукову концептуалізацію стратегії забезпечення стійкого розвитку морського транспорту на основі поєднання положень структурно-функціонального та процесного підходів, яку репрезентовано через послідовну реалізацію етапів від окреслення стратегічних цілей такого розвитку до формування варіативності заходів із конкретизацією підходів до вибору інструментів їх реалізації, що дає змогу вирішити завдання розвитку морського транспорту України на засадах енергозбереження, енергоефективності, екологічної безпеки та соціальної відповідальності в умовах ресурсних обмежень;

– розроблено структурно-логічну схему реалізації стратегії забезпечення стійкого розвитку морського транспорту в Україні, яка ґрунтується на засадах соціо-еколого-економічної безпеки, орієнтована на досягнення консенсусу в інтересах основних стейкхолдерів морської транспортної галузі (суб'єктів морського транспорту, органів державної влади та громадськості) та сприятиме становленню ефективної державної політики, орієнтованої на забезпечення збалансованості глобальних і національних параметрів стійкого розвитку морського транспорту на основі раціонального використання його ресурсного потенціалу;

***удосконалено:***

– класифікацію поліфункціональних факторів забезпечення стійкого розвитку морської транспортної галузі, які систематизовано за такими критеріальними ознаками: законодавчі, політично-управлінські, соціально-економічні, екологічні, інноваційно-технологічні та інтеграційні, що дозволило в розрізі кожної групи чинників сформувавши науково-практичні рекомендації для забезпечення стійкого розвитку морського транспорту та запропонувати якісні й кількісні показники оцінювання взаємоузгодження поставлених завдань такого розвитку з потребами суспільства;

– наукове обґрунтування перспектив вирішення стратегічних завдань розвитку морського транспорту країни за рахунок формування та виконання державних інвестиційних програм, принциповою відмінністю яких є врахування цілей стійкого розвитку при їх підготовці та використанні матричного підходу при прийнятті управлінських рішень, що дозволить раціоналізувати участь держави в активізації функціонування морського транспорту з дотриманням вимог соціально-економічної й екологічної безпеки;

– методичний підхід до формування стратегії забезпечення стійкого розвитку морського транспорту, який, на відміну від наявних, ґрунтується на систематизації сукупності критеріїв і показників маркетингового аналізу ринку морських транспортних послуг, враховує комплекс методів (ресурсний; програмно-цільовий; екстраполяційний; інтерполятивний; статистичний; моделювання) та умов формування транспортно-економічних зв'язків, що

дозволяє ідентифікувати проблеми та обрати оптимальний варіант дій для досягнення поставлених стратегічних цілей забезпечення стійкості морського транспорту;

– науково-методичні концепти нарощення конкурентних переваг морського транспорту України на міжнародному ринку морських транспортних перевезень, в основу яких, на відміну від наявних, покладено інформаційне забезпечення, що формується за допомогою вивчення світових вантажопотоків, параметрів міжнародного поділу праці, оцінювання стану судноплавного сегмента. Це надало можливість розробити комплекс рекомендацій, спрямованих на реалізацію взаємообумовленої сукупності заходів забезпечення конкурентоспроможності вітчизняного морського транспорту як необхідної передумови його стійкого розвитку;

– теоретичне узагальнення функціонально-змістовних характеристик інституціонального забезпечення стійкого розвитку морського транспорту в частині їх впорядкування за критеріями регульованості й контрольованості, обґрунтування необхідності та алгоритмізація участі громадських інститутів з виокремленням цілей й інструментів їх впливу. Запропоноване сприятиме формуванню необхідних передумов для збалансування інтересів морської транспортної галузі, держави та суспільства у процесі забезпечення стійкого розвитку зазначеного сектору національної економіки;

***набули подальшого розвитку:***

– наукове висвітлення теорії стійкого розвитку, як складової теорії економіки та управління національним господарством, у частині обґрунтування зв'язків між категоріями «стійкість», «стійкий розвиток», «транспортна галузь» та «морський транспорт» через розкриття сутності та змісту поняття «стійкий розвиток морського транспорту», котре запропоновано розглядати як складний багатеlementний холистичний процес гармонійного, збалансованого та узгодженого відтворення економічної, соціальної та екологічної складових, орієнтованих на ефективне використання наявного ресурсного потенціалу, посилення інноваційних процесів за техніко-економічними характеристиками й характером управління перевізним процесом з метою досягнення відповідної стабільності й результативності в суднобудуванні, судноволодінні, операторській діяльності на фрахтовому та стивідорних ринках;

– концептуальні положення функціонування системи державного регулювання забезпечення стійкого розвитку морського транспорту в Україні, які, на відміну від наявних, включають комплекс взаємодоповнюючих механізмів (нормативно-правовий; інституціональний; адміністративний; фінансово-інвестиційний; торговельний; зовнішньоекономічний; інноваційний; інформаційно-комунікаційний; соціально-екологічний) та етапи реалізації стратегічних заходів її удосконалення, що сприяло виокремленню інноваційних трансформацій, як кінцевого етапу, орієнтованого на посилення ролі морської транспортної галузі в національній економіці;

– наукова аргументація доцільності використання державно-приватного партнерства в контексті забезпечення стійкого розвитку морського транспорту України в частині окреслення змін інституціонального середовища, які

сприятимуть застосуванню дієвих інструментів щодо реалізації форм такої взаємодії, зокрема: концесії (залучення інвестицій у модернізацію морської транспортної інфраструктури); управління майном (розбудова транспортно-логістичних центрів); спільної діяльності (науково-дослідна діяльність, впровадження соціально-економічних і екологічних інновацій). Органічне поєднання зусиль та ресурсів суб'єктів морської транспортної галузі та держави дозволить реалізовувати довгострокові інвестиційні проекти в межах виконання стратегії забезпечення стійкого розвитку морського транспорту;

– обґрунтування можливостей практичного застосування досвіду країн ЄС у сфері забезпечення стійкого розвитку морського транспорту, що на відміну від усталених підходів, передбачає виокремлення напрямів міжнародної співпраці (нормативно-правовий, фінансовий, матеріально-технічний, науково-технологічний та інноваційний). Це дозволило здійснити комплексний аналіз проблем і особливостей вітчизняної моделі підтримки функціонування морського транспорту, ідентифікації чинників, що ускладнюють його функціонування на засадах соціо-економічної та екологічної безпеки в умовах євроінтеграційних тенденцій та стало підґрунтям для аргументованого вибору складових стратегії стійкого розвитку морського транспорту.

**Практичне значення роботи** полягає у використанні теоретичних висновків і практичних рекомендацій, які можуть бути застосовані у діяльності законодавчих і виконавчих органів влади при розробці теоретико-методологічних, методичних та науково-практичних засад і механізмів формування і реалізації стратегії забезпечення стійкого розвитку морського транспорту України.

Основні наукові результати дисертації використані у роботі ДП «Адміністрація морських портів України» Міністерства Інфраструктури України при ранжуванні завдань розвитку транспортного флоту з урахуванням відмінностей сегментів спеціалізації (акт впровадження № 03/9-498 від 17.01.2019 р.); ДП «Морська адміністрація Чорноморського рибного порту» при оптимізації стану портового господарства у системі транзитного потенціалу держави (акт впровадження № 54 від 11.12.2018 р.); компанії ДП «АЛМАР ШИППІНГ КОРП» при оцінюванні умов стійкого функціонування морського транспорту України (акт впровадження № 42 від 19.02.2019 р.); ТОВ «UKRMARA» при систематизації основних тенденцій спеціалізації та концентрації морського транспортного потенціалу (акт впровадження № 126-18 від 15.02.2019 р.); компанії «Petrolog Group Limited» при оцінюванні динаміки розвитку морського транспорту в країні (акт впровадження № 26 від 01.02.2019 р.); компанії «Odessa marine agency ODEMARA LTD» при обґрунтуванні доцільності розвитку окремих сегментів національного судноплавного комплексу в рамках реалізації стратегії стійкого розвитку морського транспорту (акт впровадження № 61/11-18 від 20.11.2018 р.); компанії «AL-SHIPPING CORP» при систематизації основних тенденцій спеціалізації та концентрації морського транспортного потенціалу (акт впровадження № 57/18 від 15.10.2018 р.).

Окремі висновки та результати дисертації щодо основ функціонування та забезпечення стійкого розвитку морського транспорту України



використовуються у навчальному процесі Національного університету «Одеська морська академія» при викладанні навчальних дисциплін «Глобальний транспортний ринок», «Підприємництво в торговельному судноплаванні», «Антикризове управління в торговельному судноплаванні», «Управління ефективною діяльністю судноплавних компаній» (акт впровадження № 308 від 30.10.2018 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертаційна робота є самостійно виконаним і завершеним науковим дослідженням. Наукові положення, розробки, висновки й рекомендації, що виносяться на захист, одержані особисто автором. Внесок автора в наукові праці, опубліковані у співавторстві, наведено у списку публікацій.

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення й висновки дисертаційної роботи доповідались, обговорювались і отримали позитивну оцінку на міжнародних і вітчизняних наукових конференціях, зокрема: Науково-практичній конференції «Тенденції розвитку мирового транспортного рынку» (Одеса, 2011 р.); Науково-практичній конференції «Проблеми управления, экономики, экологии и права в развитии транспортного комплекса Украины» (Одеса, 2011 р.); II Всеукраїнській науково-практичній конференції «Стратегії розвитку транспортного комплексу України» (Одеса, 2012 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Економіка, фінанси та управління: проблеми та сучасні шляхи розвитку» (Львів, 2015 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні проблеми судноплавання, суднобудівництва та судноремонту» (Одеса, 2017 р.); VI, IX, X, XI, XII Міжнародних науково-практичних конференціях «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (Одеса, 2012, 2014, 2016-2018 рр.); III International, Scientific and Practical Conference «Issues and trends in modern economy under integration: theoretical and practical aspects» (Херсон, 2018 р.); IV Міжнародній науково-практичній конференції «Бухгалтерський облік, оподаткування, аналіз і аудит: сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку» (Чернігів, 2018 р.); VII Міжнародній науково-практичній конференції студентів, аспірантів і молодих вчених «Інноваційний розвиток інформаційного суспільства: економіко-управлінські, правові та соціокультурні аспекти» (Чернігів, 2018 р.).

**Публікації.** Основні положення, висновки й результати дослідження опубліковано в 46 наукових працях, у тому числі: 1 одноосібна монографія; 4 підрозділи в колективних монографіях; 24 статті в наукових фахових виданнях і виданнях, внесених до наукометричних баз даних; 3 статті у зарубіжних періодичних виданнях; 14 праць апробаційного характеру. Загальний обсяг наукових робіт становить 62,15 друк. арк., з яких 41,1 друк. арк. належить особисто автору.

**Структура та обсяг дисертації.** Робота складається зі вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Загальний обсяг дисертації становить 445 сторінок. Основний зміст дисертації викладено на 360 сторінках. Робота містить 21 таблицю, 34 рисунки, 5 додатків. Список використаних джерел налічує 322 найменування.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми, визначено мету й завдання, об'єкт і предмет дослідження, розкрито основні положення наукової новизни, практичне значення одержаних результатів, а також ступінь їх апробації.

У першому розділі – **«Теоретичні основи та концептуалізація стійкого розвитку морського транспорту»** – досліджено змістовне наповнення та природу стійкого розвитку морського транспорту та розкрито його місце й роль у національній економіці; висвітлено особливості морського транспорту та визначено його місце у структурі національної економіки; узагальнено та охарактеризовано фактори впливу на стійкість розвитку морського транспорту.

Ретроспективне вивчення еволюції розвитку вітчизняного морського транспорту як складової національної економіки дозволило встановити його роль у економічному піднесенні держави та надало підстави стверджувати про необхідність забезпечення його стійкого поступу.

У роботі обґрунтовано параметри, які надають уявлення про стан морської транспортної галузі як складноорганізованої системи та її місця в національній економіці, зокрема: частка морського транспорту у формуванні позитивного сальдо рахунку поточних платежів, рівень транспортної (фрахтової) незалежності зовнішньої торгівлі, загальний дедвейт і його техніко-економічний рівень, величина і якісні сторони провізної і пропускну здатності флоту й портів, частка сегмента ринку праці моряків тощо. Встановлено, що оперативність обслуговування вантажопотоків і збалансованість завантаження альтернативних маршрутів є пріоритетами, що визначають місце морського транспорту в національній та світовій транспортній системах.

Осмислення усталених наукових поглядів до трактування змістовного наповнення поняття «стійкість» показало широкий спектр наукових позицій із цього приводу, зокрема: як безпека, надійність, стабільність, цілісність системи; як сталість; як здатність підтримувати рівновагу; як висхідний розвиток; як властивість системи. З'ясовано, що будь-яка система здатна забезпечити своє безперервне функціонування лише за умови зміни підходів до використання відносно обмежених ресурсів при мінімізації витрат. Це дасть змогу вирішити виявлену суперечність функціонування складноорганізованої системи, якою ми вважаємо морський транспорт, а саме – забезпечення її стабільного стану при одночасній необхідності еволюції.

Дослідження усталених підходів до висвітлення сутнісних характеристик стійкого розвитку та детальне вивчення специфіки функціонування морського транспорту стало підґрунтям для уточнення змісту поняття «стійкий розвиток морського транспорту», який запропоновано розглядати як холістичний процес гармонійного, збалансованого та узгодженого відтворення економічної, соціальної та екологічної складових, орієнтований на ефективне використання наявних ресурсів, нарощення інноваційних процесів з метою досягнення відповідної результативності в суднобудуванні, судноволодінні, операторській діяльності на фрахтовому і стивідорних ринках.

Ґрунтуючись на положеннях синергетичного підходу, визначено, що найвищою формою стійкості функціонування морського транспорту є така, за

якої система спроможна стало розвиватись, самовдосконалюватись, саморегулюватись, максимально використовуючи свої внутрішні й зовнішні ресурси. У цьому контексті виокремлено умови досягнення ефекту синергії від використання наявних ресурсів морським транспортом, зокрема: збалансування вантажопотоків і провізної здатності флоту; впровадження мультимодальних технологій; забезпечення вертикальної інтеграції тощо. Зазначено, що інтеграційні процеси, система рефлагування, посилення впливу міжнародних морських організацій через введення складної системи стандартизації створюють специфічні умови реалізації національних інтересів на базі принципів стандартизації.

З метою наукової аргументації плану дій щодо забезпечення стійкого розвитку морського транспорту доведено необхідність його оцінювання за такими критеріями: місце морського транспорту в структурі транспортної галузі та економіку загалом; рівень впливу морського транспорту на інші транспортні й економічні види діяльності; ідентифікація факторів впливу на економічно-господарську діяльність суб'єктів морської галузі.

Впорядковано специфічні характеристики морського транспорту за напрямками економічно-господарської діяльності: 1) надання послуг із перевезення морським транспортом; 2) виробництво морських транспортних засобів (суднобудування), їх ремонт та матеріально-технічне забезпечення, складське господарство, вантажно-розвантажувальні роботи та ін.; 3) забезпечення конкурентних і стійких позицій морської транспортної галузі (фінансове, програмне та інформаційне забезпечення, наукові дослідження та розробки тощо); 4) формування попиту на морські транспортні послуги (торгівля, сільське господарство, туризм тощо). Така багатовекторність економічної діяльності морського транспорту надає широкі можливості для забезпечення свого стійкого розвитку.

До найважливіших функціональних факторів забезпечення стійкості розвитку морського транспорту запропоновано віднести: 1. Законодавчі (оновлення наявних і розробка нових нормативно-правових основ щодо забезпечення ефективності функціонування всіх підсистем морської транспортної галузі). 2. Політично-управлінські (ефективний механізм державного регулювання розвитку морської транспортної системи; гарантування національної безпеки; інформаційне забезпечення; управлінська модель щодо підвищення результативності організаційно-управлінських та контрольних функцій та ін.). 3. Соціально-економічні (задоволення потреб споживачів морських транспортних послуг; реалізація ключових завдань національної економіки; розширення ринків морських транспортних послуг; конкурентоспроможність на міжнародному ринку). 4. Екологічні (захист навколишнього природного середовища; мінімізація шкідливих викидів; екологічний моніторинг діяльності морської транспортної системи тощо). 5. Фінансово-інвестиційні (контроль за витратами й рентабельністю суб'єктів морської транспортної галузі; регулювання тарифної політики морських перевезень; зважена інвестиційна політика, яка орієнтована на впровадження нового обладнання, розширення мережі, суднобудування тощо). 6. Інноваційно-

технологічні (технологічне оновлення морського транспорту відповідно до вимог часу; використання інноваційних систем діагностики стану обладнання та морського транспорту; виробництво морських транспортних засобів із високим рівнем безпеки перевезень та експлуатаційних можливостей тощо). 7. Інтеграційні (стан розвитку міжнародних транспортних комунікацій; відповідність вітчизняного законодавства міжнародним стандартам; адаптація техніко-технологічних параметрів морської транспортної системи України до європейських транспортних систем та ін.).

Реалізація концепції стійкого розвитку національної економіки залежить від багатьох чинників і насамперед від обраних стратегій її забезпечення на макро- мезо- та мікрорівнях, їх ґрунтовності та взаємоузгодженості. Висунуто й доведено твердження про необхідність розробки та реалізації стратегії стійкого розвитку морського транспорту як дієвого способу переходу від діяльності на засадах обмеженості ресурсів до ведення господарської діяльності, яка ґрунтується на принципах соціо-економічної та екологічної корисності та спрямованої на відтворення ресурсів. У широкому розумінні, стратегія стійкого розвитку має бути орієнтована на збалансування інтересів суб'єктами господарювання, державою, суспільством з огляду на дотримання принципів соціальної, економічної та екологічної безпеки.

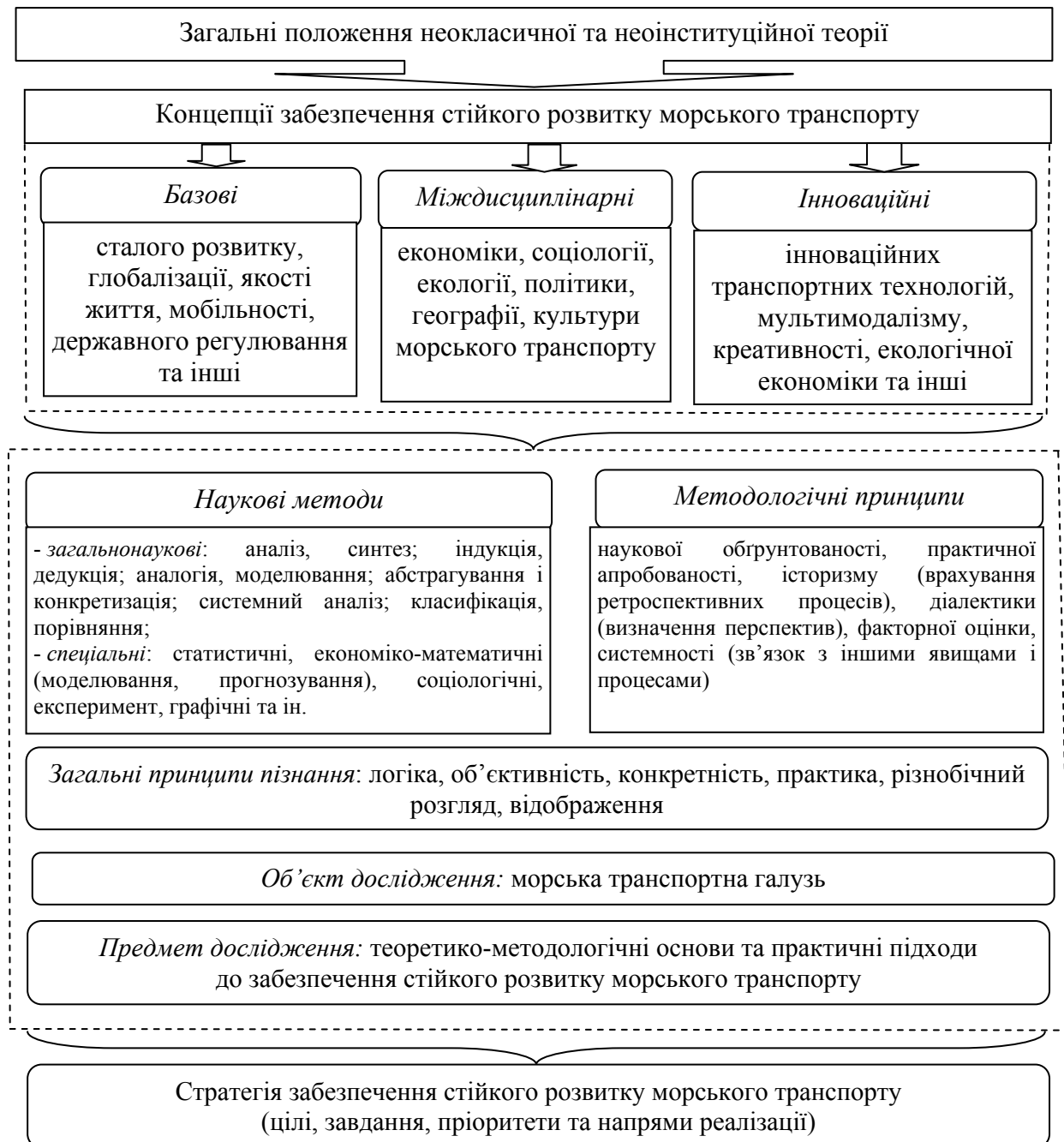
У другому розділі – **«Методологічні засади формування стратегії стійкого розвитку морського транспорту»** – поглиблено методологічні основи дослідження стійкості розвитку морського транспорту; обґрунтовано можливості забезпечення стійкого розвитку зазначеної складової національної економіки на основі реалізації інвестиційних програм; запропоновано методологічний підхід до формування стратегії забезпечення стійкого розвитку морського транспорту.

Морський транспорт розглядається як складова частина національної економічної системи, яка здійснює вплив на соціально-економічний розвиток суспільства. Стійкий розвиток морського транспорту вимагає обґрунтування методологічних підходів до його забезпечення, що включають формування концептуальних положень формування відповідної стратегії.

З метою формування вихідних положень стратегії забезпечення стійкого розвитку морського транспорту проаналізовано основні концепції управління таким розвитком та встановлено, що на особливу увагу заслуговують ідеї мультимодалізму, що передбачають функціонування морського транспорту як підсистеми єдиної транспортної системи країни на засадах інклюзивності, яка орієнтована на диверсифіковане залучення різних видів ресурсів у діяльність такого транспорту та визначає його вагомість у транспортній системі національної економіки.

Висвітлення стійкості розвитку морського транспорту здійснювалось за допомогою системного аналізу, синергетичного, просторово-територіального підходів. На цій основі було сформовано методологічну модель стійкого розвитку морського транспорту, яка включає цілі, завдання та пріоритети для забезпечення стійкості розвитку (рис. 1). Доведено, що актуальним напрямом забезпечення стійкого розвитку морського транспорту є формування

концентрованого соціально-економічного й екологічного простору, використання інноваційних технологій, що відповідає сучасним викликам економічного середовища.



**Рис. 1. Графічне подання системного уявлення про методологію забезпечення стійкого розвитку морського транспорту**

*Джерело: побудовано автором.*

Забезпечення стійкого розвитку морського транспорту спрямоване на раціональне використання обмежених ресурсів, вирішення соціальних завдань, дотримання принципів екологічної безпеки в межах загальнонаціональних завдань економічного поступу. Важливим є формування достатніх умов для стійкого та повноцінного функціонування зазначеної підгалузі.

У цьому контексті ефективним визнано використання інструментарію середньострокового програмування, цілеорієнтованого на управління стійкістю параметрів стану провізної здатності й подальшої їх підтримки в умовах змінюваності глобального ринку морських перевезень. Реалізація ж будь-якої стратегії і фактично її вироблення зумовлюються об'єктивністю й системністю державної морської транспортної політики. При цьому варто розрізняти системні завдання прийняття і реалізації такої політики та завдання групи швидкого реагування або реакції на зміну ситуації в сегменті національних пріоритетів.

У системі прийняття інвестиційних рішень за критеріями стійкості глобального судноплавного ринку необхідно враховувати наявність структурних криз. Специфічність їх прояву полягає в особливостях локального позиціонування в регіональних сегментах і у вантажній спеціалізації. Вони проявляються в сезонних коливаннях фрахтових і чартерних ставок, а також у формуванні незбалансованості провізної здатності флоту щодо реальної динаміки вантажопотоків. Це веде, у свою чергу, до структурних кризових проявів у завантаженні суднобудівних підприємств. Як результат проведених досліджень, обґрунтована необхідність формування концепції забезпечення стійкого розвитку морського транспорту, яка представлена сукупністю умов формування інвестиційної програми, що забезпечують відповідне відображення у планах розвитку національного морського транспорту.

Ефективним інструментом забезпечення стійкого розвитку морського транспорту є розробка схеми формування та реалізації відповідної стратегії. У процесі дослідження нами запропоновано використовувати сукупність методів стратегічного планування, а саме: ресурсний (аналітична оцінка наявних ресурсів у галузі, монопольних становищ конкурентів); програмно-цільовий (визначення потреб морського транспортного ринку у відповідних послугах); екстраполяційний (оцінка попередніх показників як основи для формування планів); інтерполятивний (передбачає визначення показників діяльності морського транспорту до планів їх покращення); статистичний (використання статистичних показників, які є основою для подальшого планування); моделювання (формування моделей функціонування морської транспортної галузі та її результативності).

Зростання значущості маркетингових досліджень у функціонуванні морського транспорту зумовлено тенденцією незбалансованості пропозиції провізної здатності й реальної динаміки вантажопотоків. Саме тому нові судноплавні компанії повинні ретельно вибирати сегмент позиціонування, враховуючи жорстке протистояння олігопольних судновласницьких та операторських компаній. Тобто з урахуванням реального стану і завдань стійкого розвитку морського транспорту країни важливо вибрати підсистему управління, в основі якої треба використовувати стратегію маркетингового позиціонування (рис. 2). У свою чергу, варто поряд із транспортними й підприємницькими завданнями забезпечення стійкого розвитку враховувати і природно-географічні умови формування транспортно-економічних зв'язків.



**Рис. 2. Послідовність розроблення стратегії і напрямів стійкого розвитку морської транспортної галузі**

*Джерело: розроблено автором.*

Послідовне виконання всіх етапів стратегічного планування стійкого розвитку морського транспорту дає можливість здійснити маркетинговий аналіз його стану, ідентифікувати проблеми та обрати оптимальний варіант дій для досягнення поставлених цілей. При будь-якій доступності інвестиційних ресурсів найважливішим залишається оцінка реального стану фрахтового ринку, контроль за циклічністю формування основних параметрів і можливістю реалізації особливої бізнесової маркетингової позиції. Тобто для розробки ефективної стратегії забезпечення стійкого розвитку морського транспорту, доцільно враховувати: вибір функціональних пріоритетів за традиційними економічними показниками і сукупністю особливих завдань; вибір економіки масштабу, що забезпечує стратегію лідерства за витратами, які формують граничну ефективність; напрями раціональної інтеграції в умовах посилення регуляторних принципів стабілізації економіко-правових обмежень.

У третьому розділі – «**Стан розвитку морського транспорту у системі економіки України**» – проведено комплексний аналіз стану та проблем функціонування морського транспорту в Україні; надано оцінку ефективності управління конкурентоспроможністю вітчизняного морського транспорту в контексті забезпечення його стійкого розвитку; запропоновано методичне підґрунтя для оцінювання основних параметрів економічно-господарської діяльності морської транспортної галузі України.

Аналіз динаміки та параметрів розвитку морського транспорту України дозволив встановити, що експорт послуг морського транспорту в 2018 р. порівняно з попереднім зменшився на 14,5 %, при цьому імпорт залишається стабільним, що свідчить про погіршення становища діяльності вітчизняних суб'єктів морської транспортної галузі (табл. 1).

Таблиця 1

**Динаміка показників розвитку морської транспортної галузі України  
у 2010-2018 роках**

Показник	Роки							Темп приросту, %
	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Експорт послуг морського транспорту, тис. дол. США	1234311,6	1123732,6	850878,8	735935,8	661619,1	612112,3	523257,5	85,5
Імпорт послуг морського транспорту, тис. дол. США	143070,3	195795,1	243651,7	191729,0	141180,7	222770,1	222986,3	100,1
Обсяг перевезення вантажів морським транспортом, млн т	4	3	3	3	3	2	2	100,00
Індекс обсягу перевезення вантажів морським транспортом (% до попередн. року)	87	99	95	117	92	74	84	113,5
Вантажооборот на морському транспорті, млн ткм, у т. ч.:								
- закордонне	5171,6	3224,4	4072,4	3862,1	2538,7	2848,6	1822,8	64,0
- каботажне	4922,6	2984,7	3852,7	3408,4	2216,0	2375,2	1576,9	66,4
- каботажне	249,0	239,7	219,7	453,7	322,7	473,4	245,9	52,0
Перевезення пасажирів морським транспортом, тис. осіб, у т. ч.:								
- міжнародне	6646	6642	29	26	30	29	72	248,3
- каботажне	528	906	21	16	19	11	1	1,1
- каботажне	6118	5736	8	10	11	18	71	394,4
Якість портової інфраструктури у Глобальному індексі конкурентоспроможності								
Рейтинг	2008-2009	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Якість інфраструктури загалом	74	79	71	70	69	75	78	-
Якість портової інфраструктури	76	80	96	94	108	96	93	-

*Джерело: побудовано на основі офіційних даних Державної служби статистики України та даних The Global Competitiveness Report.*

Розвиток морського транспорту та зростання показників перевезень вантажів морським транспортом передусім залежать від рівня розвитку портової інфраструктури, зношеність якої в портах України станом на 2017 рік становить 82 %. Рейтинг індексу глобальної конкурентоспроможності в секторі



«Інфраструктура» свідчить, що субіндекс якості портової інфраструктури у період з 2009 р. до 2018 р. знизився з 80-го до 108-го місця у 2015 р. та до 93-го місця у 2018 р.

Незважаючи на функціональну стійкість транспортного обслуговування національної економіки, протягом усього періоду державного будівництва менеджмент галузі формувався за принципом проб і помилок. Тому рішення відрізнялися постійними змінами парадигми, що й зумовило втрату ролі торговельного судноплавства й відставанні портів за параметрами конкурентної стійкості. За результатами проведеного SWOT-аналізу стану функціонування морського транспорту в Україні ідентифіковані проблеми та диспропорції розвитку, які вимагають першочергового вирішення, зокрема: слабкість економічних обґрунтувань перспективного розвитку; жорстка диференціація морських держав за характером володіння торговим флотом; фрахтова залежність зовнішньоторговельних відносин і втрата значних обсягів фрахтового виторгу; підвищення частки кредитів у структурі інвестиційних ресурсів основних зовнішньоторговельних партнерів України; застарілість транспортних засобів; зниження рівня інноваційної активності організацій, які проводять інноваційну діяльність; непрофесіоналізм вищої управлінської ланки та ін.

У дисертаційній роботі було проведено оцінювання особливостей управління конкурентоспроможністю морського транспорту як важливої складової реалізації завдань стійкого розвитку і на цій основі було запропоновано методичну формалізацію даного процесу (рис. 3).

До управлінських інструментів нарощення конкурентоспроможності суб'єктів морського транспорту було віднесено маркетингові, інвестиційні, економічні, фінансові, технологічні. Серед напрямів посилення конкурентних позицій вітчизняного морського транспорту у глобальному економічному середовищі виокремлено такі: 1) часткова модернізація технологій надання транспортних послуг; 2) повна зміна наявних підходів до організації транспортних послуг. Запропоновані методичні підвалини управління конкурентоспроможністю надають можливість виявити та конкретизувати стратегічні ресурси та сформувані науково-практичні пропозиції щодо їх раціонального використання.

За результатами дослідження особливостей функціонування морського транспорту встановлено, що рівень розвитку будь-якого морського транспортного підприємства зумовлюється трьома умовами: привабливістю стану ринку морської торгівлі; ступенем збалансованості чинного флоту реальних вантажопотоків та впевненістю підприємницьких структур в успішній реалізації проекту. При цьому варто розрізняти особливості використання в інвестиційному процесі мотивованих і невмотивованих заощаджень усіх видів ресурсів. Ефективність формування основних параметрів морської транспортної галузі країни залежить від характеру інституціональних регуляторів і активності підприємницьких структур при виборі напрямків реалізації інвестиційної програми.



**Рис. 3. Методичний підхід до управління конкурентоспроможністю стійкого позиціонування морського транспорту України\***

*Джерело: запропоновано автором.*

Протягом життєвого циклу проекту порту або судноплавної компанії вони як мінімум двічі переживають середньостроковий економічний цикл. При цьому, на відміну від інших видів виробництва, в системі глобального ринку морської торгівлі виникають короткострокові нестандартні фрахтові цикли. З урахуванням зазначеного важливим є постійне вдосконалення оцінки поточного стану окремих сегментів торгового судноплавства й обґрунтування методів прийняття рішень як щодо нового етапу розвитку, так і своєчасності виходу з цієї форми транспортного бізнесу. Системна результативність інвестиційних і операторських стратегій описується такою умовою:

$$e_{mf} = \frac{\sum_i^{T_L} (P_{ri} \pm E_{fsi} \pm E_{fvi}) \alpha_{ti}}{K_{pe} + W_c \bar{b}_{tj} + K_{pvf} \pm K_{pnt} \pm K_{po} \pm K_{pu}}, \quad (1)$$

де  $T_L$  – життєвий цикл основного об'єкта морського транспорту, на основі якого вирішується цільове завдання активної морської транспортної політики;  $E_{fsi}$  – ефект синергії в системі користувачів морським транспортним потенціалом у порівнянні з базовим станом системи;  $E_{fvi}$  – емерджентний ефект у суміжних

ресурсозабезпечувальних виробничих підсистемах;  $K_{pe}$  – ринкова вартість об'єктів морського транспорту, які зумовлюють прямий і позасистемні результати;  $W_c$  – норматив оборотних фондів (робочий капітал) підприємства, що забезпечує стійкість у сегменті операторської діяльності;  $\alpha_{ij}$  – коефіцієнт компаундингу, що враховує характер зміни оборотних коштів підприємства за етапами життєвого циклу;  $K_{pvf}$  – зміна капіталомісткості й параметрів оборотних коштів у галузях-споживачах послуг цього морського транспортного підприємства;  $K_{pnt}$  – зміна ринкової вартості інших об'єктів логістики внаслідок розвитку цього морського транспортного підприємств;  $K_{po}$  – зміни обсягу потрібних інвестиційних ресурсів операторів зовнішньої торгівлі внаслідок раціоналізації розвитку національної морської транспортної галузі;  $K_{pi}$  – супутні капітальні витрати в об'єктах інфраструктури щодо напрямів розвитку морської транспортної галузі.

Особливо необхідно враховувати систему інституційних положень, спрямованих на забезпечення системної безпеки торгового судноплавства. Серед них важливе значення набуває конвенція ІМО «The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers». Головним стають стандартизація підготовки фахівців морського транспорту за комплексом професійних вимог незалежно від національних характеристик навчальних центрів. Слід очікувати подальшого розвитку цього блока у зв'язку з розробкою проектів автономного судноплавства. Отримана інформація може використовуватися для побудови активної державної морської транспортної політики й розширення підприємницької діяльності національних судновласників.

У четвертому розділі – «**Державне регулювання забезпечення стійкого розвитку морського транспорту в Україні**» – охарактеризовано інституціональне забезпечення розвитку морського транспорту в Україні; висвітлено особливості державного впливу на розвиток морського транспорту та обґрунтовано напрями вдосконалення відповідних інструментів; надано пропозиції щодо вдосконалення форм державної участі в забезпеченні стійкого розвитку морського транспорту України.

Діяльність морського транспорту відзначається високим соціально-економічним та екологічним значенням, а його інституціональне забезпечення охоплює різні організаційно-функціональні й нормативні одиниці, результативність впливу яких потребує взаємоузгодження. Для України, де регулювання і забезпечення розвитку більшості галузей перебуває в умовах хаотичного впливу держави з домінуванням принципу залишкового фінансування, це набуває особливої актуальності з метою мінімізації соціальної напруги й макроекономічної нестабільності.

Необхідним підґрунтям формування передумов стійкого розвитку морського транспорту є створення достатніх інституціональних умов для реалізації відповідних стратегічних програм. Інституціональне забезпечення стійкого розвитку морського транспорту становить сукупність інституціональних структур, які відповідають за такий розвиток і забезпечують реалізацію державної політики в цьому напрямі. У дисертації інституціональне

забезпечення впорядковано за такими критеріями: регульованості (органи державної влади; дорадчі недержавні структури) та контрольованості (органи самоорганізації; наукові організації; заклади освіти) шляхом розкриття функцій основних інститутів-регуляторів (інфраструктурної, нормотворчої, фінансової, політичної, координаційної).

Доведена необхідність залучення громадськості в інституційне забезпеченні розвитку морського транспорту, діяльність яких передбачає нагляд за реалізацією функцій органів державної влади щодо забезпечення стійкості розвитку морського транспорту України. Представлено послідовність, яка відображає комплементарність взаємодії органів державної влади з конкретними громадськими інститутами на всіх управлінських рівнях із обґрунтуванням пріоритетних цілей та інструментів їхнього впливу на стійкість розвитку морського транспорту (рис. 4).



**Рис. 4. Алгоритм активізації участі громадських інститутів у системі державного регулювання стійкого розвитку морського транспорту України**

*Джерело: розроблено автором.*

Метою такої взаємодії для державних структур є реалізація прозорих управлінських рішень, а для громадських інститутів – сприяння генерації та впровадження інноваційних технологій у сфері морського транспорту. Результатом такої співпраці є не лише відновлення і розбудова морської транспортної інфраструктури, а й орієнтація її на інноваційний концепт стійкого розвитку (технологізація матеріально-технічної бази і експлуатаційних властивостей морських транспортних засобів; екологізація результатів впливу використання морських транспортних засобів з обґрунтуванням перспектив мультимодальних перевезень; забезпечення фінансово-економічної і техніко-технологічної доступності для всього населення).

Систему державного регулювання розвитку морського транспорту в Україні репрезентовано через комплекс взаємопов'язаних механізмів: *нормативно-правовий* (законодавство, стратегії, програми, концепції, міжнародні стандарти), *інституціональний* (політика, соціальний діалог, підтримка форм самоорганізації (кластери, бізнес-інкубатори, стартапи), державно-приватне партнерство, транскордонне співробітництво тощо), *адміністративний* (стандартизація, сертифікація, ліцензування, квотування, санкції, цінові обмеження, вимоги, угоди, дотримання стандартів, консюмеризм), *фінансово-інвестиційний* (бюджетне фінансування, субсидіювання, функціонування фондів розвитку й позабюджетного фінансування, податкові пільги, кредитування, страхування, інвестиційне стимулювання), *торговельний* (зміни на ринку, антимонопольні заходи, стимулювання мультимодальних перевезень, співпраця із суб'єктами суміжних галузей), *зовнішньоекономічний* (регулювання міжнародних послуг та матеріально-технічного супроводу, експорт / імпорт послуг, процедури перетину кордону), *інноваційний* (стимулювання інновацій, науково-дослідна і дослідно-конструкторська діяльність), *інформаційно-комунікаційний* (звітність, моніторинг, оцінювання, ЗМІ, програмне забезпечення, інформаційні технології), *соціально-екологічний* (соціальна відповідальність, споживча й екологічна культура, соціальна й екологічна безпеки тощо).

Узагальнено ключові концептуальні умови забезпечення результативності державного впливу на морський транспорт з метою вирішення завдань його стійкого розвитку, зокрема: врахування дії ринкових механізмів; стратегічна орієнтованість використання; функціональна децентралізація сфер впливу тощо. Це дозволило обґрунтувати конститутивні етапи вдосконалення державного регулювання розвитку морського транспорту в Україні (рис. 5).

Доведено доцільність та визначено зміст державно-приватного партнерства як одного з ефективних механізмів забезпечення стійкого розвитку морського транспорту. Визначено основні напрями державно-приватного партнерства, зокрема: суднобудування, формування морської транспортної інфраструктури; технологізація морських транспортних засобів (менші викиди шкідливих речовин, соціально-економічна безпека); співпраця з метою генерації та реалізації інновацій.



**Рис. 5. Етапи вдосконалення державного регулювання стійкого розвитку морського транспорту в Україні**

*Джерело: розроблено автором.*

Представлено пріоритетні напрями співпраці в морській транспортній галузі через основні форми державно-приватного партнерства, а саме: *концесії* (з метою залучення інвестицій у модернізацію морської транспортної інфраструктури); *управління майном* (з метою розбудови, покращення транспортно-логістичних центрів); *спільної діяльності* (з метою проведення спільної науково-дослідної діяльності, орієнтованої на технологізацію морських транспортних засобів, впровадження соціально-економічних і екологічних інновацій). Запропоновано поширення державно-приватного партнерства на основі концесії для реалізації проектів модернізації матеріальної бази морського транспорту в морській транспортній галузі за рахунок: внесення змін у чинний Закон України «Про Концесії» в частині обґрунтування особливостей реалізації інвестиційного проекту, визначення відповідальних за ресурсний супровід та дотримання умов концесійного договору. У синергетичній взаємодії такі аспекти сприяють забезпеченню найкращого

впливу на показники стійкого розвитку морської транспортної галузі в Україні.

У п'ятому розділі – «Реалізація стратегії забезпечення стійкості розвитку морського транспорту в Україні» – обґрунтовано стратегічні імперативи забезпечення стійкого розвитку морського транспорту України; розроблено концептуальні засади реалізації стратегії стійкого розвитку такого транспорту з урахуванням інтересів стейкхолдерів; сформовано пропозиції щодо забезпечення стійкого розвитку вітчизняного морського транспорту з урахуванням відповідного досвіду країн ЄС.

У результаті проведеного аналізу виявлено, що значна частина завдань і напрямів, визначених у затверджених стратегіях (Стратегія сталого розвитку «Україна – 2020»; Стратегія сталого розвитку «Україна-2020»; Транспортна стратегія України на період до 2020 року; Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року та Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року), не реалізовані та потребують конкретизації й орієнтації саме на стійкість розвитку морського транспорту. Тому автором запропоновано власне бачення концептуальних засад стратегії забезпечення стійкого розвитку морського транспорту в Україні (рис. 6).



**Рис. 6. Концептуальні засади формування стратегії забезпечення стійкого розвитку морської транспортної галузі в Україні**

*Джерело: розроблено автором.*

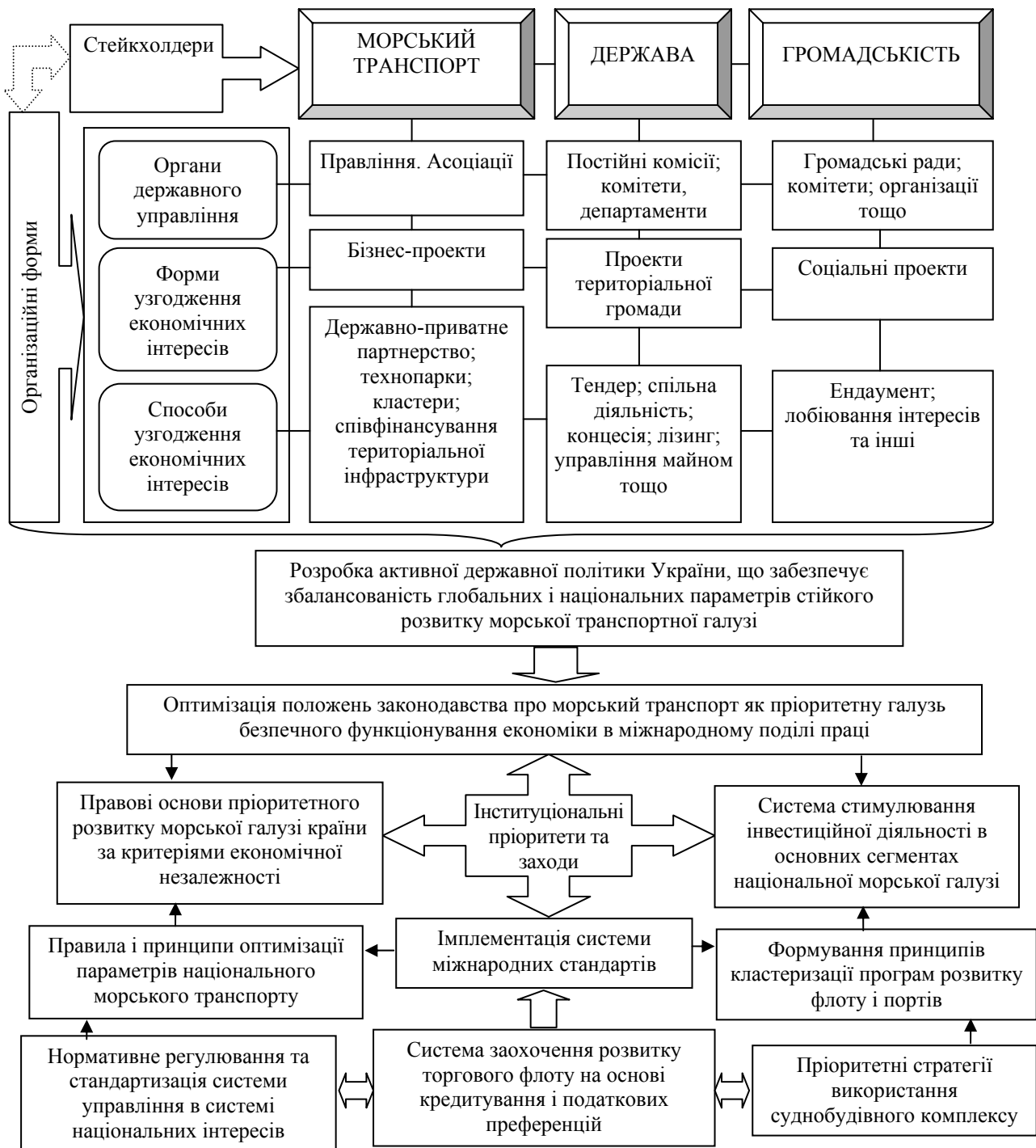
Запропоновані концептуальні основи формування стратегії забезпечення стійкого розвитку морської транспортної галузі в Україні передбачають: покращення матеріально-технічної бази, розробку сучасної портової інфраструктури; реалізацію інвестиційних та інноваційних проектів, спрямованих на нарощування потужностей і підвищення якості робіт та послуг морського транспорту; диверсифікацію джерел фінансування стійкого розвитку галузі; оптимізацію використання ресурсів та зниження витрат на вантажно-розвантажувальні роботи й інші роботи та послуги; вирішення соціально-екологічних проблем розвитку морського транспорту.

Доведено, що стратегічна програма, яка повинна бути покладена в основу становлення України як морської держави, має чотири вектора. По-перше, повинна бути державна постановка завдань і стратегії досягнення збалансованості морської транспортної галузі за структурними підрозділами. По-друге, при акцентуванні уваги на включенні галузі у пріоритетні структури, від яких залежить системна безпека, головним стає досягнення рівності всіх форм власності на капітал за умовами кредитування і свободи підприємницької діяльності. По-третє, більш стійкою формою управління ефективністю розвитку національного торгового флоту слід вважати нормалізацію стимулювання інвестиційної діяльності будь-яких підрозділів, що забезпечують створення нових робочих місць на основі введення в експлуатацію суден, здатних забезпечувати фрахтову незалежність пріоритетних вантажопотоків національної торгівлі та формування позитивного сальдо рахунку поточних платежів. По-четверте, у будь-яких умовах реалізації активної морської транспортної політики треба орієнтуватися на імплементацію основних положень міжнародних інституціональних організацій, що регулюють не тільки безпеку мореплавства, а й соціально-економічні умови роботи екіпажів суден.

На рис. 7 представлена сукупність основних положень вибору й оптимізації соціально-економічних завдань і напрямів реалізації стратегії розвитку морського транспорту з метою забезпечення стійкості його розвитку. Представлений автором концептуальний підхід до реалізації стратегії орієнтований на досягнення консенсусу економічних інтересів основних стейкхолдерів морської транспортної галузі (суб'єктів морського транспортного бізнесу, держави та громадськості).

Встановлено, що морська транспортна галузь повинна зосередитись на заходах, орієнтованих на забезпечення безпеки, охорони й результативності транспортних операцій, а також на стійкий розвиток морської транспортної мережі. Досліджено політику розвитку морського транспорту ЄС та узагальнено її стратегічні пріоритети. Зазначено, що основну увагу європейські владні інститути приділяють рівномірності розвитку морської транспортної інфраструктури. Розвиток спільного інформаційного простору ЄС відбувається на основі розбудови відповідних транс'європейських мереж (актуальною для України є Trans-European Networks – TEN).





**Рис. 7. Визначеність та склад системно-універсальних процесів формування та реалізації стратегії стійкого розвитку морського транспорту в Україні на засадах гармонізації інтересів стейкхолдерів**

*Джерело: розроблено автором.*

Відповідно до специфічних особливостей регулювання розвитку морського транспорту в ЄС, уніфіковано пріоритетні напрями співпраці України з європейськими державами в досліджуваній сфері: нормативно-правовий (уніфікація й розробка нових нормативно-правових документів, стандартів щодо надання морських транспортних послуг й розбудови інфраструктури); фінансовий (залучення, мобілізація різних фінансових активів з метою розробки й реалізації проектів стійкого розвитку морської

транспортної інфраструктури, різних організаційно-економічних заходів тощо); матеріально-технічний (модернізація матеріально-технічних засобів у процесі реалізації інвестиційних проектів стійкого розвитку морського транспорту); науково-технологічний (накопичення, обмін досвіду, знань, інноваційних технологій щодо розвитку морського транспорту, формування спільних інформаційно-аналітичних платформ); інноваційний (спільна наукова, дослідно-конструкторська діяльність, формування нових технологій суднобудування, надання послуг та підтримка ефективного функціонування об'єктів морської транспортної інфраструктури).

Для сприяння реальності впровадження кращого досвіду європейських держав, варто викоринювати базові проблеми розвитку морського транспорту. Цьому має сприяти відповідних стратегічний норматив з розподілом чітких пріоритетів на різні терміни. Потребує значного удосконалення вітчизняне законодавство у сфері морського транспорту та чіткі механізми відповідальності за його дотримання з окресленням стратегічного алгоритму цілей розвитку морського орієнтуючись на стійкість, технологічність та інклюзивність галузі.

## ВИСНОВКИ

У дисертації запропоновано нове вирішення важливої науково-практичної проблеми – поглиблення теоретико-методологічних засад функціонування морського транспорту та розробки на цій основі науково-методичних і практичних рекомендацій щодо формування стратегії забезпечення його стійкого розвитку в Україні.

Основні висновки й результати, одержані у процесі дослідження, полягають у такому.

1. Сформульовано теоретичні основи дослідження морської транспортної галузі з розширенням наукового дискурсу щодо змістовності й функціональності понять «транспортна галузь», «транспортний ринок», «морський транспорт», «стійкість», «стійкий розвиток» тощо. Визначено зміст поняття стійкості розвитку морського транспорту, розкрито міждисциплінарність його дослідження, враховуючи матеріально-технічну, економічну, екологічну, політичну та соціальну складові системи управління розвитком галузі. Економічний зріз дослідження транспортної галузі та морського транспорту зокрема передбачає його розгляд як важливого сектору національної економіки, сфери підприємництва та зайнятості, необхідної виробничо-господарської ланки, логістичної основи економічного розвитку країни.

2. Доведено, що ефективне функціонування морського транспорту забезпечує відповідні умови для національної безпеки й підвищення рівня життя населення. Розкрито особливості морського транспорту у структурі національної економіки за галузевою, технологічною та територіальною ознаками. До складу системи морського транспорту належать: суб'єкти господарювання, які здійснюють морські перевезення (пасажирів та вантажів); порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а

також підприємства зв'язку, торговельні, промислові, туристичні, будівельні й постачальницькі підприємства, заклади охорони здоров'я, навчальні заклади, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації й інші установи та організації незалежно від їх форм власності, які забезпечують функціонування морського транспорту та перебувають під впливом державного регулювання.

3. Здійснено теоретичного узагальнення та порівняння поглядів провідних науковців щодо виокремлення підвалин забезпечення стійкого розвитку морського транспорту. З метою визначення та своєчасної оцінки співвідношення між потребами суспільства й основними цілями забезпечення стійкості розвитку морського транспорту запропоновано класифікацію факторів, які на неї впливають: законодавчі (нормативно-правове забезпечення функціонування всіх підсистем морської транспортної галузі); політично-управлінські (рівень державного регулювання розвитку морської транспортної системи); екологічні (екологічний моніторинг діяльності морської транспортної системи); фінансово-інвестиційні (контроль за витратами та зважена інвестиційна політика); інноваційно-технологічні (технологічне оновлення морського транспорту та використання інноваційних інструментів); інтеграційні (міжнародні комунікації та євроінтеграція). Встановлено, що на сучасному етапі трансформації економіки результати науково-технічної та інноваційної діяльності є ключовими чинниками, які визначають перехід до стійкого типу розвитку морського транспорту, забезпечують його результативність у ринковому середовищі.

4. Розвинуто методологію дослідження морського транспорту в контексті забезпечення стійкості його розвитку за такими складовими: понятійно-категоріальний апарат; теорії та концепції; методи; фактори; предмет і об'єкт дослідження; принципи; параметри забезпечення стійкості розвитку. Методологічна основа управління стійким розвитком морського транспорту ґрунтується на системному та територіальному підходах, принципах синергетики й міждисциплінарності. Запропоновані методологічні підходи охоплюють сукупність принципів, методів, критеріїв результативності діяльності морського транспорту і включають концепти раціонального використання морського ресурсного потенціалу та застосування інноваційних технологій.

5. Для забезпечення стійкості розвитку морського транспорту запропоновано концептуальні положення управління інвестиційними програмами, які, на відміну від широко відомих, презентують напрями створення повномасштабної морської держави, параметри флоту й вантажних терміналів, що зумовлено стратегічними завданнями соціально-економічної та екологічної безпеки. В цьому контексті особливого значення набуває моніторинг ефективності реалізації інвестиційної програми.

6. Запропонований методологічний інструментарій управління процесом формування стратегії забезпечення стійкого розвитку морського транспорту, який передбачає реалізацію сукупності етапів, що ґрунтуються на критеріях та показниках маркетингового дослідження морського транспортного ринку, економіко-математичного моделювання транспортно-економічних зв'язків, за

допомогою яких можливо отримати достовірну інформацію про зміни ціни, попиту, пропозиції та рівня конкуренції на морські транспортні послуги. Стратегія забезпечення стійкого розвитку морського транспорту повинна об'єднувати в єдине ціле процес виробництва морських транспортних послуг, їх споживання й цінову політику в контексті формування умов для стійкого розвитку такого транспорту.

7. За результатами аналізу сучасних тенденцій розвитку морського транспорту в Україні, констатовано системну кризу в галузі, характерними рисами якої є: порушення міжгалузевих зв'язків та пропорцій, структурна деформація, технологічна деградація, слабкість економічних обґрунтувань перспективного розвитку та ін. Встановлено, що при вирішенні завдання вибору сегмента виходу на ринок транспортних послуг вихідним положенням є аналіз можливостей операторської діяльності. Обґрунтовано необхідність вимірювання стійкості вантажопотоків, рівня конкуренції в сегменті й особливостей фрахтових циклів. Розрахунок показників функціонування діючого флоту дозволить сформувати необхідне інформаційне підґрунтя для розробки положень відповідних інвестиційних програм, що є особливо актуальним в умовах обмеженості фінансових ресурсів.

8. За результатами вивчення сильних і слабких сторін вітчизняної морської транспортної галузі, а також її можливостей та загроз розроблено методичний підхід до оцінювання динаміки її розвитку. Запропоновано комплексну систему показників, які дозволяють здійснити аналіз умов формування ключових параметрів функціонування морського транспорту та забезпечити інформаційними потоками прийняття рішень в інвестиційному проекті. Підкреслено, що розроблений методичний інструментарій дозволить обґрунтувати необхідність коригування прийнятих управлінських рішень. Як критерій запропоновано розглядати ступінь збалансованості вантажопотоків і провізної здатності спеціалізованого флоту.

9. Досліджено інституціональний базис забезпечення розвитку морського транспорту в Україні у розрізі функціонування регуляторних та контролюючих інститутів. Визначено інституційні підрозділи Міністерства інфраструктури України, які здійснюють пряме або опосередковане регулювання розвитку морського транспорту. Аргументована необхідність та перспективність участі громадських інститутів у процесах державного регулювання розвитку морського транспорту України. Представлено відповідний алгоритм, який відображає комплементарність взаємодії органів державної влади (центральної та місцевих) з громадськими інститутами, визначаючи пріоритетні напрями їхнього впливу. Кінцевою метою такої взаємодії для органів державної влади є реалізація прозорих управлінських рішень, а для інститутів громадськості – це сприяння впровадженню інноваційних, екобезпечних технологій у морській транспортній галузі, що є прерогативою для забезпечення стійкості її розвитку.

10. Виокремлено та охарактеризовано складові системи державного регулювання стійкого розвитку морського транспорту, зокрема: нормативно-правова (законодавство, стратегії, програми, концепції, міжнародні стандарти), інституціональна (політика, соціальний діалог, підтримка форм самоорганізації,

державно-приватне партнерство тощо), адміністративна (стандартизація, сертифікація, ліцензування, квотування, санкції, цінові обмеження та ін.), фінансово-інвестиційна (бюджетне фінансування, субсидіювання, функціонування фондів розвитку, кредитування, страхування, інвестиційне стимулювання), торговельна (зміни на ринку тощо), зовнішньоекономічна (експорт/імпорт послуг, процедури перетину кордону та ін.), інноваційна (стимулювання інновацій, науково-дослідна і дослідно-конструкторська діяльність), інформаційно-комунікаційна (моніторинг, ЗМІ, програмне забезпечення, інформаційні технології), соціально-екологічна (соціальна й екологічна безпеки). Представлено послідовність структурно-функціональних дій щодо удосконалення державного регулювання розвитку морського транспорту в Україні.

11. Сформульовано зміст державно-приватного партнерства як одного з механізмів забезпечення стійкого розвитку морського транспорту в Україні. Запропоновано пріоритетні напрями співпраці в морській транспортній галузі через форми концесії, управління майном та спільної діяльності. Визначені вигоди від реалізації різних форм державно-приватного партнерства в морській транспортній галузі України: інфраструктурні (модернізація морської транспортної інфраструктури, розбудова транспортно-логістичних центрів); економічні (стимулювання розвитку національної економіки з оптимізацією ціноутворення та зменшення транспортних витрат у поліпшених умовах перевезення); соціальні (зниження рівня соціальної напруги та покращення умов мобільності населення) та інституційні (формування дієвої співпраці між морським транспортним бізнесом та центральними органами державної влади).

12. Обґрунтовано доцільність та формалізовано змістовність авторського підходу до концептуалізації стратегії забезпечення стійкого розвитку морського транспорту в Україні, яка являє собою цілеорієнтовану систему, що дозволяє використовувати комплекс пріоритетів, завдань та стратегічних напрямів (задоволення потреб споживачів у якісних морських транспортних послугах; реалізація інвестиційно-інноваційного потенціалу для розвитку морської транспортної інфраструктури; вдосконалення системи управління конкурентоспроможністю морського транспорту) як науково обґрунтованого теоретико-методологічного базису управління морським транспортом в Україні. Запропоновано складові структурно-функціональної моделі реалізації стратегії забезпечення стійкого розвитку морського транспорту в Україні, що дозволить: досягти збалансованості дотримання вимог соціо-еколого-економічної безпеки; вирішити питання узгодженості спільних дій стейкхолдерів морської транспортної галузі у визначенні перспектив та змін у галузі на основі максимального використання його специфічних особливостей; розробити ефективну державну політику, орієнтовану на забезпечення збалансованості глобальних і національних параметрів стійкого розвитку галузі; імплементувати досвід країн ЄС у досліджуваній сфері та ін.

13. Розглянуто політику стійкого розвитку морського транспорту ЄС з огляду на сучасні євроінтеграційні процеси України та входження її як конкурентного партнера у глобальний європейський морський транспортний

простір. Проаналізовано особливості адаптації вітчизняної моделі підтримки функціонування морського транспорту до євроінтеграційних тенденцій України. Встановлено, що країни ЄС зацікавлені у включенні України в європейський морський транспортний простір, підтримці дії Угоди про зону вільної торгівлі. Узагальнено стратегічні пріоритети розвитку морського транспорту в ЄС та визначено основні напрями співпраці України з європейськими державами в нормативно-правовому, фінансовому, матеріально-технічному, науково-технологічному та інноваційному напрямах.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

*Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:*

### *Монографії:*

1. Сенько О.В. Організаційно-економічний механізм параметричного управління морською транспортною індустрією. Монографія. Чернігів: ЧНТУ, 2019. 310 с. (16,1 друк. арк.).

2. Сенько О.В. Системні умови і чинники формування параметрів морської транспортної індустрії. *Формування фінансово-економічної системи управління в сучасних ринкових умовах*: монографія / за наук. ред. д.е.н., проф. Маргасової В. Г., к.е.н. Андросенко О.О. Чернігів: ЧНТУ, 2018. С. 220-245. (0,9 друк. арк.).

3. **Сенько О.В.**, Примачов М.Т. Системні й регіональні фактори структуризації ринку морської торгівлі. *Оцінка та регулювання економічної безпеки регіонального співробітництва депресивних територій в рамках євроінтеграційних процесів*: монографія. Чернігів: ЧНТУ, 2018. С. 165-189. (1,1 друк. арк.). *Особистий внесок автора: визначено основні системні фактори структуризації ринку морської торгівлі.* (0,8 друк. арк.).

4. **Сенько Е.В.**, Примачов Н.Т. Закономерности развития морского транспортного потенциала. Монография. Одесса: НУ «ОМА», 2018. 356 с. (14,8 друк. арк.). *Особистий внесок автора: досліджено особливості формування та реалізації організаційно-економічного механізму розвитку морського транспортного потенціалу.* (7,2 друк. арк.).

5. Сенько Е.В. Экономико-правовые аспекты эффективного функционирования морской транспортной индустрии. Монография / Миусов М. В., Примачев Н. Т., Фрасинюк Т. И., Сенько Е. В. и др. Одесса: НУ «ОМА», 2017. 316 с. (13,2 друк. арк.). *Особистий внесок автора: проаналізовано сучасний стан розвитку морського транспорту в Україні та його конкурентну позицію в світі.* (0,9 друк. арк.).

### *Статті у наукових фахових виданнях України та у наукових періодичних виданнях, які включені до міжнародних наукометричних баз:*

4. M. Makarenko, R. Ustynov, **O. Sienko**, M. Babachenko. Creating the Approach for the Evaluation Level of the Efficiency of the Organizational Culture of the Sea Port. *Advances in Economics, Business and Management Research, (MDSMES 2019)*, 2019. Vol. № 99. p. 249-254. [Міжнародна наукометрична база

Scopus]. (0,55 друк. арк.). *Особистий внесок автора: оцінка рівня ефективності організаційної культури на підприємствах морського транспорту.* (0,2 друк.арк.).

5. Сенько О.В. Проблеми управління раціональністю національної підсистеми глобальної морської транспортної індустрії. *Соціально-економічний розвиток регіонів в контексті міжнародної інтеграції.* Херсон, 2018. № 28 (17). С.125-131. [фахове видання]. (0,5 друк. арк.).

6. Сенько О.В. Умови та напрямки інтеграційних процесів у системі морського транспорту. *Вісник Хмельницького національного університету: економічні науки.* Хмельницьк: ХНУ. 2018. № 3. Том 3. С. 140-146. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, фахове видання]. (0,45 друк. арк.).

7. Сенько О.В. Ітеративні підходи до вибору параметрів стійкості морської транспортної індустрії., *Моделювання регіональної економіки.* Івано-Франківськ, 2018. Вип. 33(2). С.408-413. [фахове видання]. (0,3 друк. арк.).

8. Сенько О.В. Якісні зміни в глобальній морській торгівлі. Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика. *Вісник економіки транспорту і промисловості.* Харків, 2017. Вип. №58D. С.181-183. [Міжнародна наукометрична база: Google Scholar, Index Copernicus, фахове видання]. (0,3 друк. арк.).

9. Сенько О.В. Динамічність різноманіття у розвитку торговельного судноплавства. *Вісник економіки транспорту і промисловості» Збірник наукових статей: Українська державна академія залізничного транспорту.* Харків, 2015. № 51. С. 108-113. [Наукометрична та реферативна база: Google Scholar, фахове видання]. (0,5 друк. арк.).

10. Сенько О.В. Програмування ефективного позиціонування судноплавних компаній. *Вісник Хмельницького національного університету.* 2014. № 3. Т.3(212). С.156-160. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, фахове видання]. (0,55 друк. арк.).

11. Сенько О.В. Забезпечення пріоритетів національної морської транспортної індустрії. *«Вісник економіки транспорту і промисловості» Збірник наукових статей: Українська державна академія залізничного транспорту.* Харків, 2014. № 46. С.114-116. [Наукометрична та реферативна база: Google Scholar, фахове видання]. (0,25 друк. арк.).

12. Сенько Е.В. Особенности управления адекватностью развития торгового флота. *Вісник економіки транспорту і промисловості» Збірник наукових статей : Українська державна академія залізничного транспорт.,* Харків, 2013. № 44. С.240-245. [Наукометрична та реферативна база: Google Scholar, фахове видання]. (0,5 друк. арк.).

13. Сенько О.В. Розвиток транспортного сектору по сегментам спеціалізації. *Вісник Одеського Національного Університету, Економіка.* Одеса: ОНУ ім.. І.І. Мечнікова, 2012. Том 17. Випуск 1(6). С.117-122. [Міжнародна наукометрична база: Google Scholar, Index Copernicus, фахове видання]. (0,5 друк. арк.).

14. Сенько О.В. Проблеми адекватного розвитку морської транспортної індустрії України. *Методи та засоби управління розвитком транспортних*

систем: *Збірник наукових праць*. Одеса: ОНМУ, 2012. Випуск 19 (1). С.90-99. [Міжнародна наукометрична база: Google Scholar, Index Copernicus, фахове видання]. (0,55 друк. арк.).

15. Сенько Е.В. Формирование политики приоритетного развития национального судоходного комплекса. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Збірник наукових праць*. Одеса: ОНМУ, 2012. Випуск 40 (3). С.26-36. [Міжнародна наукометрична база: Google Scholar, Index Copernicus, фахове видання]. (0,45 друк. арк.).

16. Сенько Е.В. Закономерности структуризации рынка морской торговли. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2012. № 2. Т. 3. С. 260-264. [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, фахове видання].(0,5 друк. арк.).

17. Сенько О.В. Умови формування кумулятивного ефекту торгового судноплавства. «*Вісник економіки транспорту і промисловості*» *Збірник наукових статей*. Українська державна академія залізничного транспорту, Харків. 2012. № 39. С.172-176. [Наукометрична та реферативна база: Google Scholar, фахове видання].(0,5 друк. арк.).

18. Сенько Е.В. Обоснование параметров перспективного состояния торгового флота. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Збірник наукових праць*. Одеса: ОНМУ, 2012. Випуск 38. С.46-57. [Міжнародна наукометрична база: Google Scholar, Index Copernicus, фахове видання]. (0,6 друк. арк.).

19. Сенько О.В. Удосконалення методів управління торговим флотом. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Збірник наукових праць*. Одеса: ОНМУ, 2011. Випуск 36. С.56-64. [Міжнародна наукометрична база: Google Scholar, Index Copernicus, фахове видання]. (0,55 друк. арк.).

20. Сенько Е.В. Структуризация глобального рынка морской торговли и его роль для Украины. *Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: Збірник наукових праць*. Одеса: ОНМУ, 2011. Випуск 18. С.67-72. [Міжнародна наукометрична база: Google Scholar, Index Copernicus, фахове видання]. (0,6 друк. арк.).

21. Сенько Е.В. Процессы глобализации мировой экономики для развития транспортного комплекса Украины. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Збірник наукових праць*. Одеса: ОНМУ, 2009. Випуск 29. С.5-20. [Міжнародна наукометрична база: Google Scholar, Index Copernicus, фахове видання]. (0,5 друк. арк.).

22. Сенько Е.В. Регулирование внешнеэкономической деятельности Украины. *Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: Збірник наукових праць*. Одеса: ОНМУ, 2008. Випуск 14. С.95-106. [Міжнародна наукометрична база: Google Scholar, Index Copernicus, фахове видання]. (0,55 друк. арк.).

23. Сенько Е.В. Прогнозирование мировых товарных потоков. *Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: Збірник наукових*



праць. Одеса: ОНМУ, 2008. Випуск 13. С.130-146. [Міжнародна наукометрична база: Google Scholar, Index Copernicus, фахове видання]. (0,5 друк. арк.).

24. Сенько О.В. Сучасні тенденції розвитку морського бізнесу та його вплив на економіку країни. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Збірник наукових праць*. Одеса: ОНМУ, 2007. Випуск 26. С.109-118. [Міжнародна наукометрична база: Google Scholar, Index Copernicus, фахове видання]. (0,45 друк. арк.).

25. Сенько О.В. Використання логістичних систем для проведення санаційних заходів на морському транспорті. *Економіка: проблеми теорії та практики. Збірник наукових праць*. Дніпропетровськ: ДНУ, 2002. Випуск 176. С. 29-35. [фахове видання]. (0,6 друк. арк.).

26. **Сенько Е.В.**, Павловская Л.А. Условия и принципы вхождения морского транспорта Украины в мировой фрахтовый рынок и его роль для национальной безопасности. *Економіка: проблеми теорії та практики. Збірник наукових праць*. Дніпропетровськ: ДНУ, 2002. Випуск 142. С.57-65. [фахове видання]. (0,5 друк. арк.). *Особистий внесок автора: визначені принципи та умови функціонування морського транспорту країни*. (0,3 друк. арк.).

27. **Сенько О.В.**, Примачов М.Т. Управління економічною стійкістю підприємств морського транспорту. *Экономические инновации: Рынок транспортных услуг. Сборник научных работ*. Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2000. Выпуск 8. С.155-162. [фахове видання]. (0,5 друк. арк.). *Особистий внесок автора: обґрунтовані параметри економічної стійкості для морського транспорту країни*. (0,3 друк. арк.).

#### **Статті у наукових періодичних виданнях інших держав:**

28. Sienko O. The principle of balance of results of development of the port infrastructure of the country. *Modern Science – Moderní věda, Praha. Ceska Republika.*, 2018. №3. P.105-109. (0,4 друк. арк.).

29. Sienko O. Diversity Principles of Formation of the Regional Subsystems of the Global Cruise Industry. *3 Regional Symposium "Cruise Tourism: World Experience and Development Perspectives in the Black Sea Region, Tbilisi*, 2017. P. 120-125. (0,5 друк. арк.).

30. Sienko O. Global market system structurization of maritime trade. *Contemporary Economy Electronic Scientific Journal. Vol. 4 Issue 3* (2013) P.19-26. (0,45 друк. арк.).

#### **Опубліковані праці апробаційного характеру:**

31. Сенько О.В. Структуризація інвестиційного забезпечення розвитку морської транспортної індустрії. *Інноваційний розвиток інформаційного суспільства: економіко-управлінські, правові та соціокультурні аспекти: матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції студентів, аспірантів і молодих вчени. (м. Чернігів, 10-12 грудня 2018 р.)*. Чернігів: ЧНТУ, 2018 р. С. 235-237. (0,25 друк. арк.).

32. **Сенько О.В.**, Сакун О.С. Роль інвестиційного ресурсу у структурній модернізації економіки. *Бухгалтерський облік, оподаткування, аналіз і аудит: сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку*: збірник тез IV Міжнародної науково-практичної конференції. (м. Чернігів, 27 листопада 2018 р.). Чернігів: ЧНТУ, 2018. С.91-93. (0,2 друк.арк.). *Особистий внесок автора: оцінено роль інвестиційного ресурсу для розвитку транспортної індустрії.* (0,1 друк.арк.).

33. Сенько О.В. Тенденції розвитку інноваційно-інвестиційного потенціалу України. *Issues and trends in modern economy under integration: theoretical and practical aspects*: III International, Scientific and Practical Conference. (м. Херсон, 11-12 жовтня 2018 р.). Херсонський державний університет, 2018. С. 56-59. (0,2 друк.арк.).

34. Сенько О.В. Критеріальне забезпечення економічної стійкості діяльності сервісного сектору МТК України. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА». (м. Одеса, 29-30 березня 2018 р.). Одеса: НУ «ОМА», 2018. Вип. 12. С. 165-167. (0,2 друк. арк.).

35. Сенько О.В. Проблеми стійкого розвитку морської транспортної індустрії. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: Матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА»*. (м. Одеса, 06-07 квітня 2017 р.). Одеса: НУ «ОМА», 2017. Вип. 11. С. 243-245. (0,2 друк. арк.).

36. Сенько О.В. Проблеми ефективного позиціонування судноплавних компаній на ринку морської торгівлі. *Актуальні проблеми судноплавства, суднобудівництва та судноремонту*: Тези доповідей міжнародної науково-практичної конференції. (м. Одеса, 17-18 жовтня 2017 р.). Одеса: ОНМУ, 2017. С. 121-123. (0,15 друк. арк.).

37. Сенько Е.В. Основы теории концентрации морского транспортного потенциала в глобальном рынке морской торговли. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали X Міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА». (м. Одеса, 14-15 квітня 2016 р.) Одеса, 2016. Вип. 10. С. 181-184. (0,25 друк. арк.).

38. Сенько О.В. Особливості реалізації принципу різноманіття в системі глобального транспортного ринку. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали IX Міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА». (м. Одеса, 11-12 грудня 2014 р.). Одеса: НУ «ОМА», 2015. Вип. 9. С. 156-157. (0,2 друк. арк.).

39. Сенько Е.В. Общие принципы поддержания национальных предприятий морского транспорта. *Економіка, фінанси та управління: проблеми та сучасні шляхи розвитку*: матеріали підсумкової міжнародної науково-практичної конференції (м. Львів, 25-26 грудня 2015 р.). Львів: ЛЕФ, 2015. ГО «Львівська економічна фундація» У 3-х частинах. Ч.1. С. 87-90. (0,25 друк. арк.).

40. Сенько Е.В. Главный параметр развития морского транспорта. *Вісник економіки транспорту і промисловості*: Збірник наукових докладів та тез.

(м. Харків, 2012 р.). Харків: Українська державна академія залізничного транспорту, 2012. С. 96-98. (0,25 друк. арк.).

41. Сенько Е.В. Социально-экономические аспекты устойчивого развития морской транспортной индустрии. *Стратегії розвитку транспортного комплексу України: виклики та можливості*: матеріали II Всеукраїнської науково-практичної конференції. (м. Одеса, 19-20 квітня 2012 р.). Одеса: Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, 2012. С. 86-87. (0,25 друк. арк.).

42. Сенько Е.В. Стратегия параметрического управления судоходным комплексом страны. *Морське право: актуальні питання теорії та практики*: матеріали науково-практичної конференції: (м. Одеса, 08-09 грудня 2011 р.). Одеса: ОНМА, 2012. Вип. 6. С. 190-192. (0,2 друк. арк.).

43. Сенько Е.В. Особенности трансформационных процессов в системе рынка морской торговли. *Проблемы управления, экономики, экологии и права в развитии транспортного комплекса Украины*: материалы научн.-практ. конф., (м. Одеса, 16-17 червня 2011 р.). Одеса: Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, 2011. С. 52-53. (0,15 друк. арк.).

44. Сенько Е.В. Принципы управления развитием флота по критериям нормализации фрахтового рынка. *Тенденции развития мирового транспортного рынка*: материалы научно-практической конференции (г. Одесса, 14-15 апреля 2011 г.): Одесса: ОНМА, 2011. С. 72-74. (0,2 друк. арк.).

## АНОТАЦІЯ

**Сенько О. В. Стратегія забезпечення стійкого розвитку морського транспорту України. – Рукопис.**

Дисертація на здобуття ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Чернігівський національний технологічний університет, МОН України. – Чернігів, 2019.

У дисертації теоретично обґрунтовано та запропоновано нове вирішення наукової проблеми, що полягає у поглибленні та обґрунтуванні теоретико-методологічних та науково-методичних основ функціонування морського транспорту в Україні й розробленні стратегії забезпечення його стійкого розвитку.

Визначено зміст поняття стійкості розвитку морського транспорту, розкрито міждисциплінарність його дослідження враховуючи матеріально-технічну, економічну, екологічну, політичну та соціальну складові системи управління розвитком такого транспорту. Доведено, що морська транспортна система є важливим сегментом для економіки країни, стабільне функціонування якої забезпечує відповідні умови для національної безпеки й підвищення рівня життя населення. Узагальнено методологію дослідження морської транспортної галузі в національній економіці у контексті забезпечення стійкості її розвитку. Запропоновано концептуальні положення до управління інвестиційними програмами, які розглядають доцільність реалізації принципу

повномасштабної морської держави. Розроблений методологічний інструментарій управління процесом формування стратегії забезпечення стійкого розвитку морського транспорту.

Представлено методичні засади до управління конкурентоспроможністю стійкого позиціонування морського транспорту України у світі. Аргументована необхідність та перспективність участі громадських інститутів у процесах державного регулювання розвитку морського транспорту України. Висвітлено зміст державно-приватного партнерства як одного з механізмів регулювання забезпечення стійкого розвитку морського транспорту в Україні.

Обґрунтовано доцільність та формалізовано зміст авторського підходу до концептуалізації стратегії забезпечення стійкого розвитку морського транспорту в Україні. Запропоновано складові структурно-функціональної моделі реалізації стратегії забезпечення стійкого розвитку морського транспорту в Україні. Узагальнено стратегічні пріоритети розвитку морського транспорту в ЄС та визначено основні напрями співпраці України з європейськими державами у нормативно-правовому, фінансовому, матеріально-технічному, науково-технологічному та інноваційному напрямках.

**Ключові слова:** морська транспортна галузь, стратегія розвитку, морська транспортна інфраструктура, стійкість, конкурентоспроможність, євроінтеграція.

## АННОТАЦІЯ

**Сенько Е. В. Стратегия обеспечения устойчивого развития морского транспорта Украины. – Рукопись.**

Диссертация на соискание степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Черниговский национальный технологический университет, МОН Украины. – Чернигов, 2019.

В диссертации теоретически обосновано и предложено новое решение научной проблемы, заключающейся в углублении и обосновании теоретико-методологических и научно-методических основ функционирования морского транспорта в Украине и разработке стратегии обеспечения его устойчивого развития.

Определено содержание понятия устойчивости развития морского транспорта, раскрыто междисциплинарность его исследования учитывая материально-техническую, экономическую, экологическую, политическую и социальную составляющие системы управления развитием отрасли. Доказано, что морская транспортная система является важным сегментом для экономики страны, стабильное функционирование которой обеспечивает соответствующие условия для национальной безопасности и повышение уровня жизни населения. Установлено, что на современном этапе трансформации экономики результаты научно-технической и инновационной деятельности являются ключевыми факторами, которые определяют переход к устойчивому типу развития морского транспорта, обеспечивают его результативность в рыночной среде.

Проведен обзор методологии исследования морской транспортной отрасли в национальной экономике в контексте обеспечения устойчивости ее развития по таким составляющим: терминологический аппарат; теории и концепции; методы; факторы; предмет и объект исследования; принципы, параметры обеспечения устойчивости развития. Предложены концептуальные положения к управлению инвестиционными программами, которые рассматривают целесообразность реализации принципа полномасштабной морской державы. Разработанный методологический инструментарий управления процессом формирования стратегии обеспечения устойчивого развития морского транспорта.

Представлены методические основы управления конкурентоспособностью устойчивого позиционирования морского транспорта Украины в мире. Предложено модель оценки эффективности управленческих решений на основе расчёта совокупности показателей, позволяющих на их основе изучить условия формирования ключевых параметров функционирования морского транспорта и обеспечить информационными потоками принятие решений в инвестиционных проектах. Аргументирована необходимость и перспективность участия общественных институтов в процессах государственного регулирования развития морского транспорта Украины. Разработана последовательность структурно-функциональных действий по совершенствованию государственного регулирования развития морского транспорта в Украине (институциональное, финансово-инвестиционное, информационное, нормативно-правовое, экономическое и инновационное совершенствование). Обосновано использование государственно-частного партнерства как одного из механизмов обеспечения устойчивого развития морского транспорта в Украине.

Аргументирована целесообразность и предложен авторский подход к концептуализации стратегии обеспечения устойчивого развития морского транспорта в Украине. Идентифицированы составляющие структурно-функциональной модели реализации стратегии обеспечения устойчивого развития морского транспорта в Украине. Рассмотрены и обоснованы стратегические приоритеты развития морского транспорта в ЕС, а также определены основные направления сотрудничества Украины с европейскими государствами в нормативно-правовом, финансовом, материально-техническом, научно-технологическом и инновационном направлениях.

**Ключевые слова:** морская транспортная отрасль, стратегия развития, морская транспортная инфраструктура, устойчивость, конкурентоспособность, евроинтеграция.

## ABSTRACT

**Sienko O. V. Strategy for sustainable development of maritime transport of Ukraine. – Manuscript.**

The thesis for the degree of doctor of economic sciences, specialty 08.00.03 – Economics and Management of National Economy. – Chernihiv National University of Technology, Ministry of Education and Science of Ukraine. – Chernihiv, 2019.

The dissertation theoretically substantiates and proposes a new solution to the scientific problem, which is to deepen and substantiate the theoretical, methodological and scientific and methodological foundations of the functioning of maritime transport in Ukraine and to develop a strategy for ensuring its sustainable development.

The content of the concept of sustainability of the development of maritime transport is determined, the interdisciplinary nature of its research is considered, taking into account the material, technical, economic, environmental, political and social components of the system of management of the development of the industry. It is proved that the maritime transport system is an important segment for the economy of the country, the stable functioning of which provides adequate conditions for national security and improving the standard of living of the population. The methodology of research of the maritime transport industry in the national economy in the context of ensuring its sustainable development is generalized. Conceptual provisions for the management of investment programs are proposed, which consider the feasibility of implementing the principle of a full-scale maritime state. A methodological toolkit for managing the process of forming a strategy for sustainable development of maritime transport has been developed.

Methodical principles for managing the competitive positioning of Ukraine's maritime transport in the world are presented. The necessity and prospect of participation of public institutes in the processes of state regulation of development of maritime transport of Ukraine is substantiated. The content of public-private partnership is formulated as one of the mechanisms for regulating sustainable development of maritime transport in Ukraine.

The expediency and formalized content of the author's approach to conceptualization of the strategy of ensuring sustainable development of maritime transport in Ukraine is substantiated. The components of the structural-functional model of realization of the strategy of providing sustainable development of maritime transport in Ukraine are offered. The strategic priorities of the development of maritime transport in the EU are summarized and the main directions of cooperation of Ukraine with the European states in the regulatory, financial, material, technical, scientific and technological and innovative directions are defined.

**Keywords:** maritime transport, development strategy, maritime transport infrastructure, sustainability, competitiveness, European integration.