

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

ЯВОРСЬКА Анастасія Федорівна



УДК 330.33:656.61

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
СТАЛОГО РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

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

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

Чернігів – 2020

Дисертацією є рукопис.

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

Науковий керівник: доктор економічних наук, доцент
Голубкова Ірина Анатоліївна,
Національний університет «Одеська морська академія»
Міністерства освіти і науки України,
професор кафедри економічної теорії та
підприємництва на морському транспорті.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Гальцова Ольга Леонідівна,
Класичний приватний університет,
завідувач кафедри національної економіки, маркетингу
та міжнародних економічних відносин;

доктор економічних наук, професор
Парубець Олена Миколаївна,
Чернігівський національний технологічний університет
Міністерства освіти і науки України,
професор кафедри фінансів, банківської справи та
страхування.

Захист відбудеться «22» червня 2020 р. о 12⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 79.051.04 у Чернігівському національному технологічному університеті за адресою: 14035, м. Чернігів, вул. Шевченка, 95, ауд. 318.

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

Автореферат розісланий «22» травня 2020 року.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради,
доктор економічних наук, професор



В. В. Виговська

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Морська транспортна галузь є важливим фактором розвитку промисловості та сільського господарства країни, а отже, має суттєвий вплив на збалансування макроекономічних показників країни, прояв якого нарощується в умовах геополітичних змін та трансформації економічних зв'язків. Це актуалізує питання забезпечення сталого розвитку цієї галузі, структурної трансформації господарств приморських регіонів, забезпечення повноцінного функціонування прибережних зон, відтворення морської інфраструктури та мореплавства. Сучасні реалії функціонування морської транспортної галузі характеризуються дефіцитом власних фінансових ресурсів, зменшенням державних асигнувань у розвиток морської транспортної галузі, використанням застарілого обладнання тощо. Таким чином, забезпечення сталого розвитку галузі актуалізує необхідність формування відповідного організаційно-економічного механізму, функціонування якого повинно орієнтуватись на відновлення сфер суднобудування і судноремонту, вирішення суперечностей між комерційними та громадськими інтересами, підвищення державного пріоритету підтримки морського транспорту.

Проблемні питання функціонування та державного регулювання морської транспортної галузі висвітлені в наукових працях закордонних та вітчизняних учених, серед яких: В. Бакаєв, Б. Буркинський, Н. Вдовенко, О. Гонта, В. Ільчук, О. Кібік, І. Лапкіна, О. Манойленко, С. Мінакова, О. Парубець, М. Примачов, А. Раховецький, В. Савченко, Н. Ткаленко, В. Чекаловець, К. Шапошников, Jan Hoffmann, Gerd Aberle, Eva Molnar, Wojciech Suchorzewski та інші. Теоретико-прикладним аспектам організаційно-економічного забезпечення розвитку морської транспортної галузі присвячені праці таких науковців, як А. Вороніна, О. Гайда, М. Денисенко, В. Маргасова, Н. Мельник, А. Пересада, М. Широков та інші.

Водночас на сьогодні не набув цілісного наукового відображення організаційно-економічний механізм забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі на засадах «зеленої» економіки та інструментарій його реалізації із використанням кластерного підходу. Подальшої розробки й обґрунтування потребує державна політика у сфері розвитку морської транспортної галузі України. Складність та важливість дослідження зазначених питань обумовили вибір теми дисертаційної роботи, визначення її мети, завдань, структури та змісту.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дослідження проведено в межах науково-дослідної роботи Національного університету «Одеська морська академія» за темами: «Науково-методичні засади обґрунтування параметрів національної морської транспортної індустрії України» (№ ДР 0112U006635, січень 2012 – грудень 2015 р.), у межах якої авторкою надано обґрунтування стратегічних пріоритетів державної політики у сфері розвитку морської транспортної галузі України; "Морська транспортна індустрія в забезпеченні стійкого глобального та національного економічного розвитку (№ ДР 0117U00031, вересень 2016 – грудень 2020 р.) де дисертанткою

розроблено концептуальні підходи до розбудови та реалізації організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку вітчизняної морської транспортної галузі.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є поглиблення теоретико-методичних засад та розробка практичних рекомендацій щодо формування організаційно-економічного механізму забезпечення розвитку морської транспортної галузі України на засадах сталості.

Для досягнення цієї мети в роботі було поставлено такі завдання:

- з'ясувати та поглибити наукові підходи до визначення сутнісного змісту сталого розвитку морської транспортної галузі;
- розкрити структурно-функціональні характеристики організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі;
- узагальнити світовий досвід стимулювання сталого розвитку морської транспортної галузі та обґрунтувати можливості його використання в Україні;
- висвітлити сучасні тенденції розвитку морської транспортної галузі в Україні;
- охарактеризувати чинну практику організаційно-економічного забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі України та оцінити фактори, які на нього впливають;
- визначити стратегічні детермінанти державної політики у сфері розвитку морської транспортної галузі України;
- надати пропозиції щодо вдосконалення архітектури організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі в Україні;
- сформулювати пропозиції щодо забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі України на основі кластерного підходу.

Об'єктом дослідження є процес забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі.

Предметом дослідження є теоретичні, методичні та практичні аспекти формування організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі України.

Методи дослідження. У процесі дослідження використовувалися загальнонаукові та спеціальні методи наукового пізнання, зокрема: *абстрагування, синтезу, дедукції та індукції* – для узагальнення передумов забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі; *систематизації та класифікації* – для виокремлення методів та інструментарію забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі; *статистичного аналізу* – для оцінювання сучасного стану розвитку морської транспортної галузі в Україні; *імітаційного моделювання* – для розробки рекомендацій і пропозицій щодо удосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі; *логічного узагальнення* – для формулювання висновків дослідження; *графічний* – для наочного представлення теоретичних умовиводів та статистичних матеріалів.

Статистичну та фактологічну основу дослідження становили нормативно-правові та законодавчі акти, аналітична інформація науково-дослідних установ, статистичні матеріали та звітні дані Міністерства інфраструктури України та його підрозділів, Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, Державної податкової служби України, Державної служби статистики України, Євростату, Всесвітнього Економічного Форуму, монографії, збірники наукових праць, матеріали міжнародних науково-практичних конференцій, ресурси Інтернету та власні напрацювання авторки.

Наукова новизна одержаних результатів. Основні положення дослідження, що визначають наукову новизну одержаних результатів, які є особистим здобутком автора та виносяться на захист, полягають у наступному:

удосконалено:

– концептуальну модель організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі, в основу якої покладено ключові положення системного підходу та послідовне використання визначених методів та важелів формування передумов розвитку такої галузі на засадах сталості у взаємодії з процесами саморегулювання і самоорганізації. Запропонований підхід дозволить задіяти всі елементи і зв'язки морської транспортної галузі як єдиної господарської системи морської транспортної галузі для її сталого розвитку на основі стабілізації інноваційно-інвестиційних процесів та зміцнення конкурентоспроможності;

– науково-методичний підхід до оцінювання стану організаційно-економічного забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі, який, на відміну від наявних напрацювань, передбачає комплексний SWOT-аналіз його основних підсистем, зокрема *1) інфраструктурної* (стан наявної інфраструктури морських портів та можливості їх оновлення; екологічна й фізична безпека морського транспорту; зручність розміщення порту для підправлення суден); *2) управлінської* (результативність механізмів управління; рівень автоматизації та використання комунікаційних технологій; ефективність роботи портових служб; координація мультимодальних перевезень); *3) маркетингової* (тарифна політика; конкуренція на вітчизняному та міжнародному ринках); *4) сервісної* (привабливість логістичних умов; розвиток торговельного мореплавства; розвиток морського туризму та дозвілля; суднобудування тощо). Такий підхід дозволяє ідентифікувати внутрішні і зовнішні організаційно-економічні фактори, які впливають на розвиток цієї галузі та сильні й слабкі сторони її організаційно-економічного забезпечення;

– теоретичні положення щодо функціонування організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі, які, на відміну від існуючих, ґрунтуються на засадах залучення «зелених» інвестицій, імплементуючи положення Кіотського протоколу та включаючи в себе організаційно-інформаційне, економічне й нормативно-правове забезпечення; використання таких положень у практичній діяльності сприяє залученню інвестиційних ресурсів у вигляді інноваційного обладнання та гарантує отримання соціально-економічного, екологічного й технічного ефектів;

дістало подальшого розвитку:

– понятійно-категоріальний апарат теорії економіки та управління національним господарством у частині уточнення змісту дефініції «організаційно-економічний механізм сталого розвитку морської транспортної галузі», який запропоновано розглядати як складну багатоелементну систему організаційно-економічних методів, інструментів, забезпечення, принципів, консолідована дія яких спрямована на удосконалення або докорінну зміну соціо-еколого-економічних відносин у морській транспортній галузі та реалізується органами державної влади з огляду на ефективне використання наявних ресурсів, дотримання екологічних стандартів і нарощення інноваційно-інвестиційних процесів у такій галузі. Це дозволило розвинути науковий базис, покладений в основу розробки рекомендацій щодо організаційно-економічного забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі;

– пропозиції щодо вдосконалення політики держави у сфері забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі України за конкретними напрямками (галузеві, інституціональної, фінансові, територіальні, відтворювальні, технологічні та зовнішньоекономічні), реалізація яких ґрунтується на послідовному виконанні певних етапів (обґрунтування завдань і цілей; оцінювання потенціалу та факторів розвитку морської транспортної галузі; активізація інноваційно-інвестиційного потенціалу морської транспортної галузі; розроблення та реалізація стратегічних програм забезпечення сталого розвитку галузі; моніторинг результативності механізму та програм) та орієнтовані на задоволення індивідуальних, суспільних і державних соціо-еколого-економічних потреб та інтересів;

– наукове обґрунтування положень кластерної стратегії сталого розвитку морської транспортної галузі, спрямованих на відновлення комплексного зростання суб'єктів морської транспортної галузі, формування сприятливого конкурентного середовища, диверсифікації морегосподарської діяльності, залучення нових стейкхолдерів (громадськість, експерти, органи місцевого самоврядування) та збільшення внеску морської транспортної галузі в розвиток національної економіки, орієнтуючись на зміцнення взаємозв'язків між учасниками кластера, враховуючи особливості ресурсної бази й інструментарію для її реалізації. Це дасть змогу створити необхідні передумови для сталого розвитку морської транспортної галузі, оптимізацію співвідношення морського транспортного ринку, держави та громадських інститутів;

– обґрунтування стратегічних детермінант сталого розвитку морської транспортної галузі України на основі врахування прогресивного досвіду розвинених країн світу, зокрема: 1) *активізація інноваційно-інвестиційних процесів* у галузі шляхом використання концесії як дієвої форми залучення інвестицій у морську транспортну галузь та залучення «зелених» інвестицій; 2) *інтернаціоналізація* в контексті налагодження світогосподарських зв'язків; 3) *організаційно-функціональна трансформація інфраструктури* морської транспортної галузі; 4) *реформування бізнес-моделей функціонування морських портів* як основи для забезпечення сталого розвитку й підвищення доданої вартості; 5) *формування дієвої системи контролю* за екологічною безпекою та

протидії тероризму, що сприятиме підвищенню рівня розвитку галузі на засадах сталості.

Практичне значення одержаних результатів визначається тим, що основні теоретичні положення і висновки дисертаційного дослідження доведені до рівня методичних розробок та практичних рекомендацій для формування організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі України.

Результати дисертаційної роботи знайшли своє практичне застосування в діяльності: компанії «СВС Менеджмент» – пропозиції щодо ефективного нарощення інноваційно-інвестиційного потенціалу спеціалізованих підсистем морської транспортної індустрії (довідка № 11 від 17.01.2019 р.); компанії ТОВ «Бруклін-Київ Порт» – рекомендації щодо впровадження нових підходів в організацію та управління економічним потенціалом морської транспортної галузі (акт впровадження № 02/12-03-10 від 01.02.2019 р.); компанії „Бурбон Україна” – пропозиції щодо залучення інвестицій (акт про використання результатів дисертаційної роботи № 492 від 20.12.2018 р.).

Окремі висновки та результати дисертації щодо параметрів розвитку морської транспортної галузі використовуються в навчальному процесі Національного університету «Одеська морська академія» при викладанні навчальних дисциплін: «Фрахтування та ціноутворення у судноплавстві», «Стратегічне управління», «Круїзний бізнес», «Підприємництво у торговельному судноплавстві» (акт впровадження № 234 від 23.05.2019 р.).

Особистий внесок здобувача полягає в тому, що всі наукові результати дисертаційної роботи, що виносяться на захист, висновки, рекомендації та пропозиції, отримані авторкою самостійно та є її науковим доробком. Авторський внесок у працях, опублікованих у співавторстві, конкретизовано в списку публікацій.

Апробація результатів дисертації. Основні теоретичні та практичні результати дисертаційної роботи були оприлюднені на: XII Міжнародній науково-практичній конференції НУ «ОМА» «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 2018 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Технології та інфраструктура транспорту» (м. Харків, 2018 р.); VII Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми розвитку транспорту і логістики» (м. Одеса, 2017 р.); III Всеукраїнській науковій конференції студентів, аспірантів та молодих вчених «Економіко-правовий розвиток сучасної України» (м. Одеса, 2013 р.).

Публікації. Основні результати дисертаційної роботи опубліковано в 16 наукових працях загальним обсягом 8,3 друк. арк. (особисто автору належить 7,5 друк. арк.), з них: 1 розділ у колективній монографії – 0,6 друк. арк.; 7 статей у наукових фахових виданнях – 2,9 друк. арк.; 1 стаття в науковому періодичному виданні інших держав – 0,3 друк. арк.; 7 наукових праць в інших наукових виданнях та збірниках обсягом 4,5 друк. арк.

Структура роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Загальний обсяг дисертаційної роботи становить 218 сторінок комп'ютерного тексту. Робота містить 12 таблиць, 23 рисунки. Список використаних джерел налічує 205 найменувань та 2 додатки на 5 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертації, визначено зв'язок роботи з науковими темами, сформульовано мету, завдання, об'єкт, предмет і методи дослідження, розкрито наукову новизну, практичне значення та апробацію результатів.

У першому розділі – «**Теоретичні основи формування організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі**» – проаналізовані наявні наукові підходи до розкриття сутнісних характеристик сталого розвитку морської транспортної галузі; конкретизовано структурно-функціональні характеристики механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі; досліджено світовий досвід активізації розвитку морської транспортної галузі та виявлено перспективи його адаптації в Україні.

У ході розширення наукового дискурсу щодо розкриття особливостей функціонування морської транспортної галузі ідентифіковані ознаки сталості її розвитку, зокрема: 1) збалансованість (оптимальне співвідношення кількісних та якісних характеристик функціонування галузі); 2) гармонійність (налагодження взаємозв'язку між економічною, соціальною та екологічною складовими розвитку); 3) стабільність (підтримка позитивних параметрів розвитку, мінімізація залежності від несприятливих зовнішніх умов); 4) конкурентоспроможність (використання внутрішніх конкурентних переваг, стимулювання саморегулювання та самоорганізації); 5) безпека та ефективність (здатність до самовідтворення та нейтралізація дії дестабілізуючих чинників); 6) узгодженість (ефективність нормативно-правової бази, обґрунтовано розмежування повноважень у морській транспортній політиці держави).

Сформульовано теоретичні основи дослідження сталого розвитку морської транспортної галузі з розширенням змісту поняття «організаційно-економічний механізм сталого розвитку морської транспортної галузі», який запропоновано розглядати як складну багатоелементну систему організаційно-економічних методів, принципів, інструментів, забезпечення, дія яких спрямована на удосконалення або докорінну зміну соціо-еколого-економічних відносин у морській транспортній галузі та ефективне використання наявних ресурсів, дотримання екологічних стандартів і нарощення інноваційно-інвестиційних процесів у цій галузі. Це дасть змогу на теоретичному рівні вирішити питання організаційно-економічного забезпечення сталого розвитку складноорганізованої системи, якою вважаємо морський транспорт.

Визначено, що організаційно-економічне забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі здійснюється за допомогою відповідного механізму, елементи якого перебувають у тісному взаємному зв'язку і становлять основу процесу формування, накопичення та ефективного використання організаційно-економічного потенціалу на засадах сталості. Запропоновано концептуальний підхід до формування моделі організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі, який відтворюється через раціональне використання внутрішніх і

зовнішніх ресурсів галузі, самовдосконалення, саморегульованість, інтегрованість та стійкість (рис. 1).

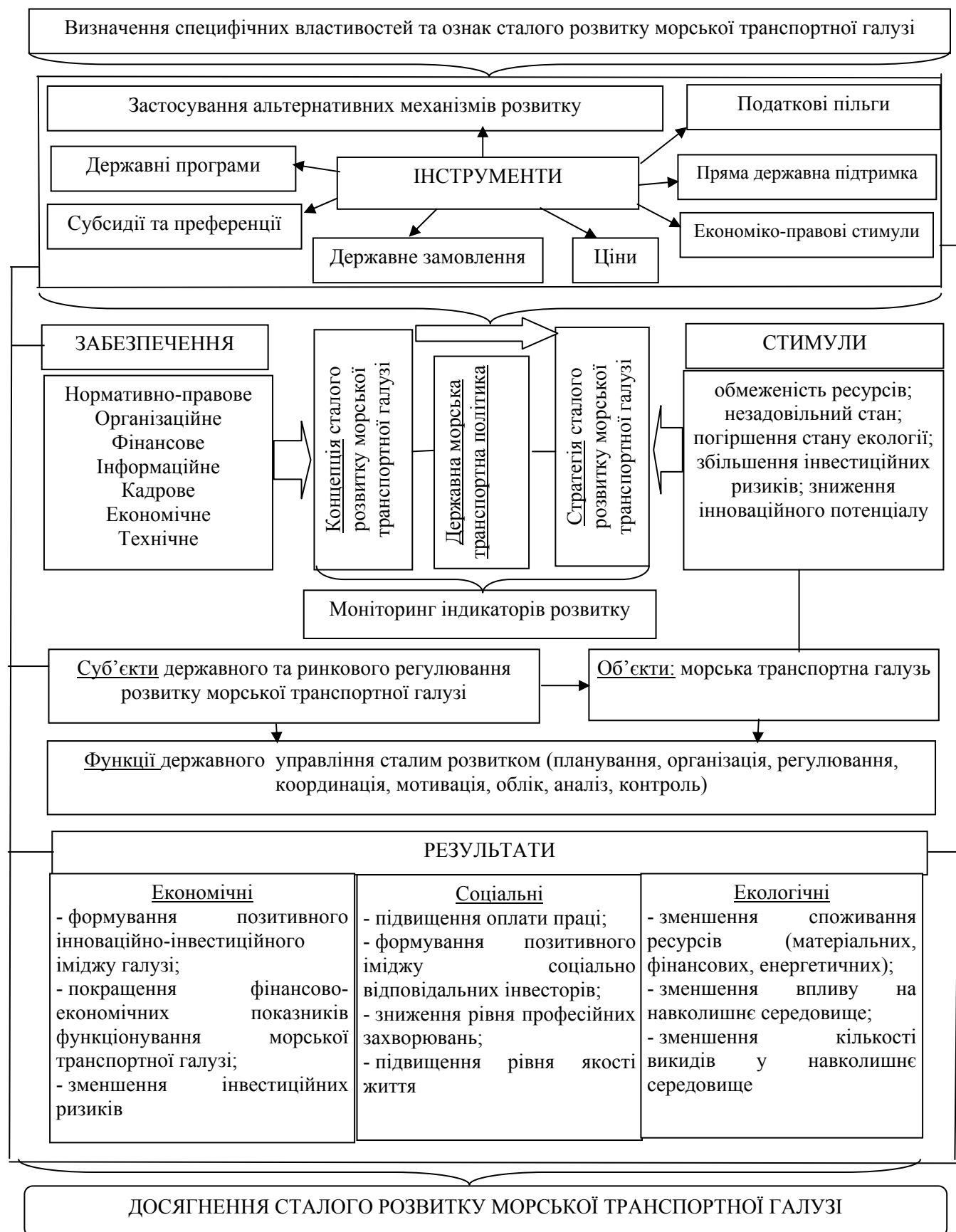


Рис. 1. Концептуальна модель організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі

Джерело: складено авторкою.

Переосмислення практики забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі розвинутих країн надало можливість ідентифікувати такі його особливості: програмно-цільовий характер заходів щодо організаційно-економічного забезпечення сталого розвитку галузі; ефективність функціонування транспортно-логістичних центрів; варіативність моделей фінансування сталого розвитку морського транспорту (публічно-приватне партнерство, мультимодальні інфраструктурні фонди, державна корпорація, фонди спеціального призначення тощо); розвиненість інфраструктури організаційно-економічного забезпечення морської транспортної галузі.

Доведено, що для організаційно-економічного забезпечення сталого розвитку вітчизняної морської транспортної галузі доцільно імплементувати світовий досвід у частині: реалізації різних форм кооперації (фінансово-операційна участь, корпоратизація, перехресне володіння); налагодження ефективного стратегічного планування як каталізатора перспективних змін у контексті визначення джерел фінансування та пріоритетів виконання; формування стратегії управління морським транспортом; реформування бізнес-моделей функціонування морських портів як основи для забезпечення сталого розвитку й підвищення доданої вартості; використання концесії як дієвої форми залучення інвестицій у морську транспортну галузь; підтримки розвитку «зелених» інвестицій; модернізації технологій надання транспортних послуг; дотримання норм екологічної безпеки та безпеки від тероризму.

У другому розділі – **«Сучасний стан та особливості організаційно-економічного забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі України»** – надано комплексну характеристику стану морської транспортної галузі в Україні; здійснено оцінювання передумов забезпечення її сталого розвитку; висвітлено результативність державного впливу на подолання соціоекономічних та екологічних дисбалансів розвитку морської транспортної галузі України.

Сучасний стан морської транспортної галузі в Україні свідчить про нерівномірну та нестійку динаміку її розвитку (табл. 1). Так, експорт послуг морського транспорту має тенденцію до зменшення (на 14,5 % у 2018 р. проти 2017 р.), при цьому імпорт є стабільним, що свідчить про значне погіршення становища діяльності суб'єктів морської транспортної галузі. Частка обсягів морського транспорту в загальному обсязі транспортних послуг становила лише 1,2 %, що свідчить про низький рівень конкурентоспроможності морської транспортної галузі. Щодо інвестування в розвиток портів та їх інфраструктури, то за останні 7 років, через розгортання конфліктів керівництва портів зі стивідорами, Україна недоотримала 2,8 млрд \$, що призвело до значного зносу основних засобів (74 %). На сьогодні середній вік портальних кранів становить 27 років. Незважаючи на підтримку судноплавства з боку держави, виробничі потужності суднобудівних підприємств України завантажені в середньому на 25-30 %. Зниження рівня завантаження виробничих потужностей та значне зростання витрат при будівництві суден, які стали перевищувати їхню контрактну вартість, призвели до значного зниження ефективності основної діяльності суднобудівних заводів та морської транспортної галузі загалом.

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

Показник	Рік							Темп приросту, 2018/2017 %
	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 попереднього року)	87	99	95	117	92	74	84	113,5
Вантажооборот на морському транспорті, млн ткм, у т. ч.:	5171,6	3224,4	4072,4	3862,1	2538,7	2848,6	1822,8	64,0
- закордонне	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.:	6646	6642	29	26	30	29	72	248,3
- міжнародне	528	906	21	16	19	11	1	1,1
- каботажне	6118	5736	8	10	11	18	71	394,4
Якість портової інфраструктури в 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	57
Якість портової інфраструктури	76	80	96	94	108	96	93	78

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

Тому є підстави стверджувати, що стан морської транспортної галузі України перебуває на незадоволеному рівні через зменшення Україною кількості свого флоту, відсутність інновацій та зростання віку наявних суден, використання застарілого обладнання, технологічних процесів, методів організації виробництва і транспортних перевезень.

Позитивної динаміки показників функціонування морської транспортної галузі можна досягнути лише за умови розбудови ефективного організаційно-економічного механізму забезпечення сталого її розвитку, дія якого орієнтована

на реалізацію таких завдань: відновлення системи власного суднобудування; впровадження механізмів охорони навколишнього середовища; стимулювання інноваційно-інвестиційних процесів; підвищення підтримки з боку держави, що буде сприяти створенню сприятливого середовища для забезпечення сталого розвитку галузі; формування прозорої нормативно-правової бази відповідно до міжнародних стандартів; оновлення пасажирських та вантажних суден, портальних кранів, інфраструктури й удосконалення ремонтної бази рухомого складу тощо.

На основі проведеного SWOT-аналізу основних підсистем організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі (інфраструктурної, управлінської, інноваційної, інформаційної, технологічної, маркетингової та сервісної) встановлено фактори, які перешкоджають розвитку морської транспортної галузі. До організаційних факторів належать: дефіцит інформації про нові технології; недостатні можливості для кооперування з іншими суб'єктами господарювання і науково-освітнім сектором; відтік кваліфікованих кадрів з країни. Серед економічних факторів виокремлено такі: низький інноваційно-інвестиційний потенціал суб'єктів морської транспортної галузі; дефіцит власних коштів; недостатня фінансова підтримка з боку держави; низький платоспроможний попит; високий економічний ризик; тривалі терміни окупності нововведень тощо.

Доведено, що роль держави в забезпеченні сталого розвитку морської транспортної галузі є визначальною, оскільки саме використання державних інструментів дозволяє подолати обмеження, які акумулюються особливостями функціонування такої галузі та уповільнюють її реакцію на відповідні ринкові сигнали щодо налагодження взаємозв'язку між економічною, соціальною та екологічною складовими розвитку та здатністю до самовідтворення і нейтралізації дії дестабілізуючих чинників. На сьогодні участь органів державної влади в активізації розвитку морської транспортної галузі України мінімальна та має формалізований характер. У свою чергу, до інтересів держави у сфері організаційно-економічного забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі належать: 1) *економічні* (розвиток регіонів; орієнтація вантажопотоків; регулювання конкуренції на вітчизняному ринку морських транспортних послуг; формування конкурентоспроможності на міжнародному ринку; здійснення митного та прикордонного контролю; оновлення портової інфраструктури, безпека мореплавства); 2) *соціальні* (сприяння підвищенню кваліфікації робітників морських портів; працевлаштування спеціалістів та захист трудових відносин; соціальний захист робітників; покращення умов праці; забезпечення соціальних умов та безпеки моряків); 3) *екологічні* (запобігання забрудненню; формування екосистеми; дотримання міжнародних договорів з охорони навколишнього середовища; запобігання виникненню надзвичайних ситуацій; наявність забезпечення страхового захисту).

Отже, пріоритетними напрямками вдосконалення державного впливу на сталий розвиток морської транспортної галузі є: модернізація портової інфраструктури; дієвість механізму управління та підпорядкування; тарифна

політика морських портів; дотримання екологічної та фізичної безпеки перевезень; формування сприятливих умов для формування якісної інфраструктури та інформаційного логістичного бізнесу; підтримка мультимодальних перевезень; активізація розвитку торговельного мореплавства, суднобудування; сприяння міжнародному морському туризму; нарощення ефективності діяльності портових служб тощо.

У третьому розділі – **«Стратегічні напрями удосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі України»** – обґрунтовано домінанти державної політики у сфері розвитку морської транспортної галузі України; запропоновано структуру організаційно-економічного механізму залучення «зелених» інвестицій для забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі України; сформовано пропозиції щодо забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі України на основі кластерного підходу.

У роботі визначені зміст та послідовність формування та реалізації державної політики забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі, яка передбачає реалізацію таких етапів: 1) обґрунтування завдань і цілей сталого розвитку морської транспортної галузі; 2) оцінювання потенціалу та факторів розвитку морської транспортної галузі; 3) визначення можливих регіональних переваг з метою активізації потенціалу морської транспортної галузі; 4) розробка механізму державного регулювання сталого розвитку морської транспортної галузі; 5) формування плану заходів щодо реалізації розробленого механізму, який ґрунтується на інноваційно-інвестиційному синергізмі в соціо-еколого-економічній сферах; 6) реалізація комплексу заходів щодо підвищення результативності представленого механізму; 7) розроблення та реалізація стратегічних програм забезпечення сталого розвитку галузі; 8) моніторинг результативності механізму та програм; 9) коригування поставлених цілей і методів їх досягнення.

Вирішення завдань державної політики сталого розвитку морської транспортної галузі насамперед пов'язано з використанням таких основних методів та інструментів: законодавче забезпечення; впровадження податкових пільг та інших стимулів; модернізація інфраструктури морської транспортної галузі; стимулювання підприємницької ініціативи у суб'єктів такою галузі; залучення міжнародного кредитування проєктів розбудови морської транспортної інфраструктури; реалізація інвестиційних програм; генерація та реалізація соціально-економічних і екологічних інноваційно-інвестиційних проєктів у морській транспортній галузі тощо.

Результати проведених досліджень показали, що через недостатній обсяг фінансування морська транспортна галузь перебуває в критичному стані, що потребує пошуку альтернативних джерел, до яких належать міжнародні еколого-інвестиційні програми, насамперед Кіотський протокол, який діє на території України з 2005 року. Для вирішення цього завдання розроблено теоретичну структуру організаційно-економічного механізму залучення «зелених» інвестицій з метою забезпечення сталого розвитку суб'єктів морської транспортної галузі України (рис. 2).

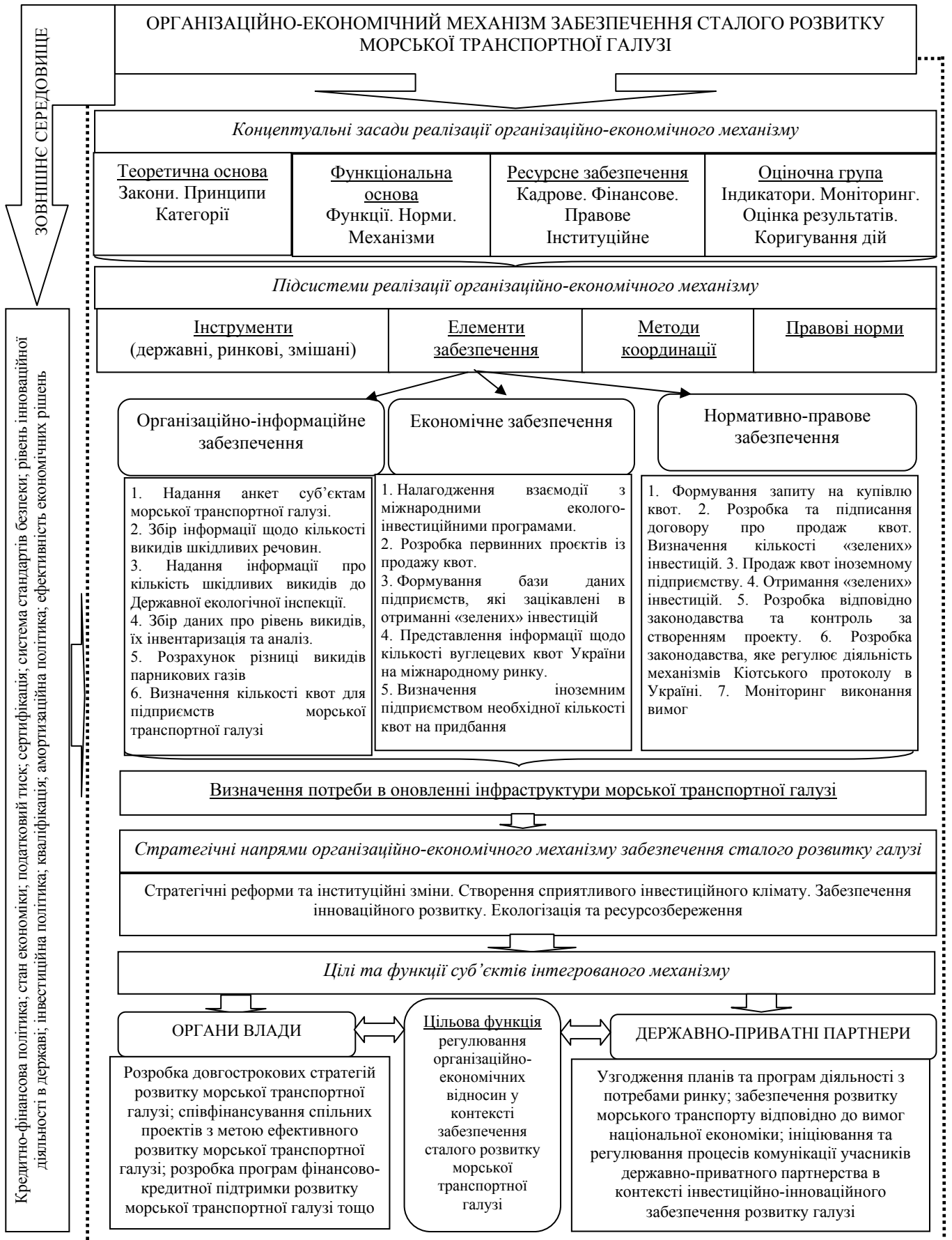


Рис. 2. Графічна інтерпретація складових організаційно-економічного механізму залучення «зелених» інвестицій для забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі України

Джерело: розроблено авторкою.

Запропоновано використовувати кластерний підхід для забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі України, який сприяє подоланню вузькогалузевої спеціалізації суб'єктів морського транспорту, соціально-економічному розвитку регіонів з урахуванням накопиченого потенціалу галузі, комплементарно поєднуючи регіональну політику, промислову політику, рекреаційну, харчову, транспортну, інвестиційну, інноваційну, науково-технічну, освітню, політику підтримки малого бізнесу тощо. Саме висока ефективність кластерного підходу для модернізації морської транспортної галузі з метою підвищення її конкурентоспроможності та забезпечення сталості розвитку підтверджена світовим досвідом.

Основною перешкодою у впровадженні запропонованого підходу є відсутність законодавчого закріплення положень функціонування кластерів в Україні. Необхідними умовами для розвитку кластерів морської транспортної галузі є: розробка методичного забезпечення щодо реалізації державної політики у сфері кластеризації морської транспортної галузі, а також його узгодження та інтегрування з положеннями програм соціально-економічного розвитку країни; державна підтримка кластерних ініціатив; стимулювання інтеграції науково-освітньої бази та інноваційної інфраструктури; проведення активної цілеспрямованої маркетингової та тарифної політики. На сьогодні відсутні інституційні структури, які б координували розвиток кластерних процесів та налагоджували взаємодію органів державної влади, науково-дослідних установ, вертикально інтегрованих бізнес-груп та мережевих компаній, освітніх закладів з метою спрощення доступу до нових технологій, розподілу ризиків у різних формах спільної економічної діяльності, зокрема для сумісного виходу на зовнішні ринки, організації НДДКР, використання знань і основних засобів, прискоренню процесів навчання за рахунок концентрації і фізичних контактів фахівців світового рівня. У роботі розроблено науково-методичний підхід до формування кластерів у морській транспортній галузі України (рис. 3).

Інституціоналізація запропонованого підходу дасть змогу вирішити комплекс фундаментальних проблем щодо реалізації організаційно-економічного механізму сталого розвитку морської транспортної галузі на місцевому рівні, а саме: використання інноваційної моделі у функціонуванні галузі та забезпечення належного інформаційного супроводження цього процесу, якому властива гнучкість системних зв'язків; спроможність модернізації транспортної, інноваційної, енергетичної, комунікаційної інфраструктури; впровадження інституційних інновацій та інтенсифікація процесів нарощення конкурентних переваг суб'єктів морської транспортної галузі.

Організаційно-економічне забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі

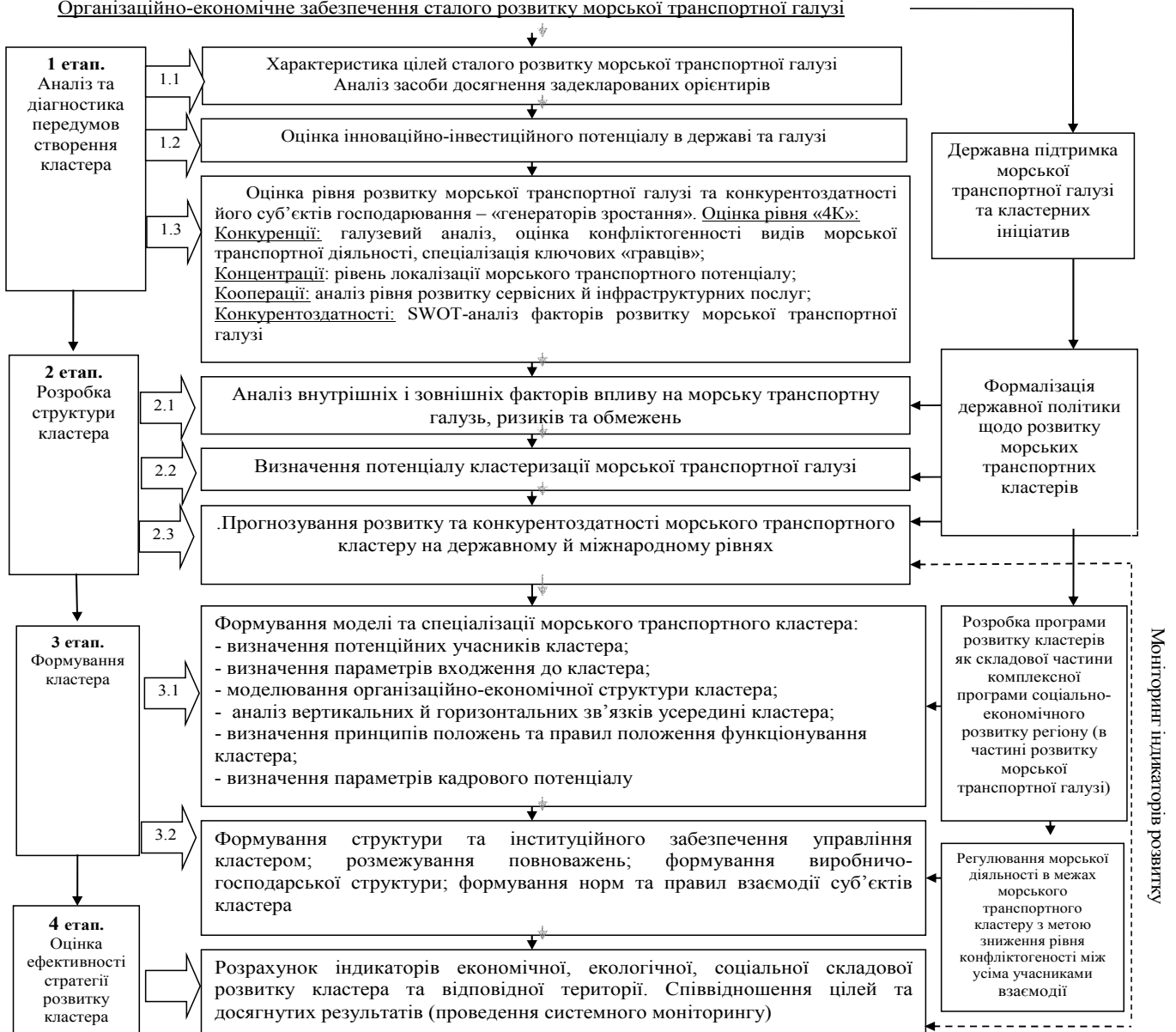


Рис. 3. Науково-методичний підхід до формування кластерів у морській транспортній галузі України

Джерело: розроблено авторкою.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення і запропоновано новий погляд на вирішення наукового завдання щодо формування організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі України. Проведене дослідження дало змогу сформулювати такі теоретичні та науково-практичні висновки:

1. Ознаками сталості розвитку морської транспортної галузі є: збалансованість, стабільність, конкурентоспроможність, безпека та ефективність, узгодженість, які у свою чергу орієнтовані на досягнення соціально-економічної й екологічної рівноваги в державі. Зазначено, що механізм сталого розвитку морської транспортної галузі доцільно позиціонувати як диверсифікований континуум інструментарію, організаційно-економічних заходів, методів, принципів спрямованих на удосконалення або

докорінну зміну соціо-еколого-економічних відносин у морській транспортній галузі, які формуються та реалізуються органами державної влади і громадськістю для забезпечення результативності концепції її реформування та задоволення суспільних потреб.

2. Розкрито структурно-функціональні характеристики організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі: економічні (формування позитивного інноваційно-інвестиційного іміджу галузі; покращення фінансово-економічних показників функціонування морської транспортної галузі; зменшення інвестиційних ризиків); соціальні (підвищення оплати праці; формування позитивного іміджу соціально-відповідальних інвесторів; зниження рівня професійних захворювань; підвищення рівня якості життя); екологічні (зменшення споживання матеріальних, фінансових та енергетичних ресурсів; зменшення негативного впливу на навколишнє середовище). До інструментів представленого механізму належать: державні програми, альтернативні механізми розвитку, податкові пільги, державна підтримка, цінова політика, субсидії та преференції тощо.

3. Узагальнено ключові напрями стимулювання сталого розвитку морської транспортної галузі, які набули поширення у світовій практиці, зокрема: нормативно-правове забезпечення організаційно-економічних заходів у сфері розвитку морської транспортної галузі; мобілізація фінансових активів для розробки й реалізації проєктів сталого розвитку морської транспортної інфраструктури; формування спільних інформаційно-аналітичних платформ; формування нових технологій суднобудування; модернізація матеріально-технічних засобів тощо. Обґрунтовані можливості використання світового досвіду при розбудові організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі: формування стратегії управління морським транспортом; використання концесії як дієвої форми залучення інвестицій у морську транспортну галузь; підтримка розвитку «зелених» інвестицій тощо.

4. Встановлено, що сучасний стан розвитку морської транспортної галузі України характеризується наявністю негативних тенденцій, зокрема: скорочення кількості торгових суден, передусім під національним прапором; зменшення грошових надходжень, отриманих від роботи флоту, та, відповідно, скорочення податкових відрахувань; старіння флоту, що, у свою чергу, призводить до обмеження кількості заходів вітчизняних суден до іноземних портів та ін. Спостерігається недостатній рівень міжнародної співпраці щодо формування та реалізації спільних інноваційно-інвестиційних проєктів; декларативність нормативно затверджених програм і концепцій; недостатність та неефективність державної підтримки морської транспортної галузі; наявність несприятливого інституційного та інвестиційного середовища тощо. Визначено, що сталий розвиток морської транспортної галузі вимагає міжгалузевого технологічного обміну, венчурного інвестування, формування інноваційної інфраструктури; дотримання екологічної та фізичної безпеки перевезень; підтримки мультимодальних перевезень; оновленість портової інфраструктури та ін.

5. Проведено SWOT-аналіз інфраструктурної, управлінської, маркетингової та сервісної підсистем організаційно-економічного механізму

забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі, що дозволило визначити фактори, які впливають на їхню результативність. Визначено пріоритети державної політики сталого розвитку морської транспортної галузі України: дієвість механізму управління та підпорядкування; оновлення інноваційної інфраструктури; відновлення системи власного суднобудування; активізація допоміжних сегментів ринку морських транспортних послуг; формування якісної інфраструктури та інформаційного логістичного бізнесу; тарифна політика морських портів; екологізація та ін.

6. Запропоновано теоретико-концептуальний підхід до функціонування організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі, який передбачає залучення «зелених» інвестицій, дає змогу усунути існуючі суперечності та проблеми, використовуючи програмно-цільові методи, ключові положення системного підходу та концепцію сталого розвитку. Систематизовано основні стратегічні цілі організаційно-економічного механізму залучення «зелених» інвестицій для забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі України та визначено елементи його організаційно-інформаційного, економічного та нормативно-правового забезпечення в контексті конкретизації дій учасників механізму та відповідних етапів реалізації: пошук потенційних інвесторів, оцінювання необхідного обсягу інвестування, залучення «зелених» інвестицій у вигляді інноваційного обладнання.

7. Формалізовано шляхи вдосконалення політики держави у сфері забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі України: забезпечення нормалізації законодавства; налагодження міжнародної співпраці; розвиток державно-приватного партнерства; формування відповідного інституційного середовища та інші. До пріоритетів реалізації запропонованих напрямів належать: зростання рівня підприємницької ініціативи у суб'єктів морської транспортної галузі; провадження практики міжнародного кредитування проєктів розбудови морської транспортної інфраструктури; впровадження податкових пільг та інших стимулів та ін.

8. Обґрунтована доцільність використання кластерного підходу у вирішенні проблем організаційно-економічного забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі, яка полягає у: можливості концентрації організаційних зусиль; зростанні організаційної готовності до отримання конкурентних переваг; оптимізації і посиленні ресурсного потенціалу, зниженні ресурсоємності; підвищенні ефективності використання наявних ресурсів та можливості використання диверсифікованих фінансових інструментів залучення інвестицій; досягненні конкурентних переваг на світовому ринку тощо. Запропоновано науково-методичний підхід до формування кластерів у морській транспортній галузі, який включає послідовну реалізацію таких етапів: аналіз та діагностика передумов створення кластера; розробка структури кластера; формування кластера; оцінка ефективності стратегії розвитку кластера. Такий підхід включає прямий, зворотний та спільний процес формування й реалізації інноваційно-інвестиційних проєктів у морській транспортній галузі України, що забезпечується зовнішньою та внутрішньою системами.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

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

1. Яворська А.Ф. Інноваційна спроможність регіонів у контексті розкриття внутрішнього потенціалу розвитку. *Формування фінансово-економічної системи управління в сучасних ринкових умовах*: монографія в 2 ч. / за наук. ред. д.е.н., проф. Маргасової В. Г., к.е.н. Андросенко О. О. Чернігів: ЧНТУ, 2019. С. 38-45. (0,6 друк. арк.).

Статті в наукових фахових виданнях та виданнях, внесених до наукометричних баз даних:

2. Яворская А. Ф. Критериальные ограничения устойчивого развития локальных морских транспортных комплексов. *Економіка та суспільство*. 2018. № 17. URL: <http://economyandsociety.in.ua>. [фахове видання, наукометричні бази: *Index Copernicus*]. (0,5 друк. арк.).

3. Яворская А. Ф. Обоснования параметров приоритетного позиционирования судовладельческих структур в системе рынка морской торговли. *Науковий журнал Причорноморські економічні студії*. 2018. Вип. 30-1. С. 60-64. [фахове видання, наукометричні бази: *Index Copernicus*]. (0,45 друк. арк.).

4. Яворская А. Ф. Организационно-правовые аспекты развития морского транспорта. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство»*. 2018. Вип. 20-3. С. 170-173. [фахове видання, наукометричні бази: *Index Copernicus*]. (0,4 друк. арк.).

5. Яворская А. Ф. Направленность экономических решений в системе эффективного развития национального транспортного комплекса. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки»*. 2018, Вип. 30-1. С. 72-75. [фахове видання, наукометричні бази: *Index Copernicus*]. (0,45 друк. арк.).

6. Яворская А. Ф. Нормализация состояния подсистем морского транспорта по критериям устойчивости. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць*. 2018. № 2. С. 34-42. [фахове видання]. (0,6 друк. арк.).

7. Бабаченко М. В., **Яворська А. Ф.** Соціально-економічні проблеми ефективної участі судноплавних компаній у Чорноморському транспортному регіоні. *Економічні інновації: збірник наукових праць*. 2016. Вип. № 62. С. 152-156. [фахове видання]. (0,5 друк. арк.). *Особистий внесок автора: обґрунтовано перспективи врегулювання соціально-економічних проблем ефективної участі судноплавних компаній у Чорноморському транспортному регіоні*. (0,3 друк. арк.).

8. Примачов М. Т., **Дмитрієнко А. Ф.** Управління змінами економічного потенціалу морського транспортного комплексу. *Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей*. 2013. Вип. 43. Спецвипуск. С. 57-61. [фахове видання]. (0,5 друк. арк.). *Особистий внесок*

автора: сформовано концептуальні засади активізації економічного потенціалу морського транспортного комплексу України. (0,2 друк. арк.).

Статті у наукових періодичних виданнях інших держав:

9. Prymachova N., & Yavorska A. Constant changes – regularity of positioning of subsystems of the maritime transport industry. *Studia I Materiały Instytutu Transportu I Handlu Morskiego*, (15). Uniwersytet Gdański. 2018. P. 11-19. (0,6 друк. арк.). *Особистий внесок автора: представлено механізм забезпечення стійкості морської транспортної галузі. (0,3 друк. арк.).*

Опубліковані праці апробаційного характеру:

10. Яворская А. Ф. Конкурентные параметры приоритетного позиционирования судоходной компании. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА»*. Одеса : НУ «ОМА», 2018. Вип. 12. С. 243 . (0,2 друк. арк.).

11. Яворская А. Ф. Организационно-экономический механизм управления эффективностью развития судоходных компаний. *Технології та інфраструктура транспорту: Міжнародна науково-технічна конференція (Харків, 14-16 травня 2018 р.): тези доповідей*. Харків : УкрДУЗТ, 2018. С. 454-456. (0,2 друк. арк.).

12. Яворская А. Ф. Современные тенденции дифференциации рынка морской торговли. *Проблеми розвитку транспорту і логістики: збірник наукових праць за матеріалами VII Міжнародної науково-практичної конференції (Сєверодонецьк-Одеса, 26-28 квітня 2017 р.)*. Сєверодонецьк : Вид-во Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля, 2017. С. 165-167. (0,3 друк. арк.).

13. Яворская А. Ф. Задачи перспективного развития судоходного комплекса Украины. *Економіко-правовий розвиток сучасної України: матер. III Всеукр. наук. конф. студ., аспір. та молодих вчених (22-23 листопада 2013 р., м. Одеса) / за ред. д.е.н., проф. О. М. Кібік, д.ю.н., проф. О. П. Подцерковного ; Нац. ун-т «Одеська юридична академія»*. Одеса : Фенікс, 2013. С. 243-245. (0,2 друк. арк.).

Опубліковані праці, які додатково відображають наукові результати дисертації:

14. Бізнес-планування в круїзному судноплаванні : підручник / Примачов М. Т., Голубкова І. А., Примачева Н. М., Левинська Т. І., Пересипкіна Н. А., **Яворська А. Ф.** / під заг. ред. М. Т. Примачова. Одеса : НУ «ОМА», 2019. 302 с. *Особистий внесок автора: сформовано концептуальні засади організаційно-економічного забезпечення сталого розвитку морського транспорту. (3,2 друк. арк.).*

15. Яворская А. Ф. Тенденции развития морского транспорта по факторам глобальных преобразований. *Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей*. 2015. Вип. № 51. С. 31-32. (0,2 друк. арк.).

16. Яворская А. Ф. Особенности формирования фрахтового рынка под влиянием внешних условий. *Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей*. 2014. Вип. № 46. С. 92-93. (0,2 друк. арк.).

АНОТАЦІЯ

Яворська А. Ф. Організаційно-економічний механізм забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Чернігівський національний технологічний університет. – Чернігів, 2020.

Дослідження присвячено обґрунтуванню теоретичних та практичних засад функціонування організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі в Україні. У дисертації визначено, що такий механізм доцільно позиціонувати як диверсифікований континуум інструментарію, організаційно-економічних заходів, методів, принципів, спрямованих на удосконалення або докорінну зміну соціо-еколого-економічних відносин у морській транспортній галузі, які формуються та реалізуються органами державної влади та громадськістю. Представлено та деталізовано складові концептуальної моделі механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі. Узагальнено ключові напрями стимулювання сталого розвитку морської транспортної галузі, які набули поширення у світовій практиці. Обґрунтовано якісно новий концептуальний підхід до формування та реалізації інтегрованого організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі на засадах «зеленої» економіки. Формалізовано шляхи вдосконалення державної політики організаційно-економічного забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі України. Запропоновано інструментарій ефективної реалізації організаційно-економічного механізму забезпечення сталого розвитку морської транспортної галузі України в контексті впровадження науково-методичного підходу до формування кластерів у морській транспортній галузі.

Ключові слова: морська транспортна галузь, організаційно-економічний механізм, сталий розвиток, державна політика, інноваційно-інвестиційний потенціал, соціально-економічні інтереси.

АННОТАЦИЯ

Яворская А. Ф. Организационно-экономический механизм обеспечения устойчивого развития морской транспортной отрасли Украины. – Квалификационная научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Черниговский национальный технологический университет. – Чернигов, 2020.

Исследование посвящено обоснованию теоретических и практических основ функционирования организационно-экономического механизма обеспечения устойчивого развития морской транспортной отрасли.

В диссертации определено, что такой механизм целесообразно позиционировать как диверсифицированный континуум инструментария, организационно-экономических мероприятий, методов, принципов, направленных на совершенствование или коренное изменение социо-эколого-экономических отношений в морской транспортной отрасли, формируются и реализуются органами государственной власти и общественностью для обеспечения результативности концепции ее реформирования и удовлетворения общественных потребностей. Представлены и детализировано составляющие концептуальной модели механизма обеспечения устойчивого развития морской транспортной отрасли, функционирование которого возможно благодаря сочетанию инструментов и стимулов устойчивого развития, на основе сформированного нормативно-правового, организационного, кадрового, финансового, информационного, экономического и технического обеспечения.

Обзор ключевые направления стимулирования устойчивого развития морской транспортной отрасли, получили распространение в мировой практике. Обоснованы возможности использования такого опыта в процессе формирования организационно-экономического механизма обеспечения устойчивого развития морской транспортной отрасли Украины, а именно: использование преимуществ государственно-частного взаимодействия в процессе обеспечения устойчивого развития морской транспортной отрасли; учета социально-экономических и экологических особенностей функционирования морской транспортной отрасли; обеспечение доступности и качества услуг морского транспорта основываясь на принципах социальной справедливости и общественной солидарности; привлечения «зеленых» инвестиций; развитость инфраструктуры морской транспортной отрасли.

Государственная политика развития морской транспортной отрасли должна осуществляться на основе использования эффективных экономико-правовых стимулов и реализации организационных мероприятий, повышающих заинтересованность национальных и иностранных инвесторов. Предложено качественно новый подход к формированию интегрированного организационно-экономического механизма обеспечения устойчивого развития морской транспортной отрасли на основе «зеленой» экономики, который позволяет устранить существующие противоречия и проблемы, используя программно-целевые методы, ключевые положения системного подхода и концепции устойчивого развития. Предложено пути совершенствования государственной политики организационно-экономического обеспечения устойчивого развития морской транспортной отрасли Украины: обеспечение нормализации законодательства; налаживания международного сотрудничества; развитие государственно-частного партнерства; формирование соответствующего институциональной среды.

Обосновано целесообразность использования кластерного подхода для совершенствования организационно-экономического механизма обеспечения устойчивого развития морской транспортной отрасли Украины. Предложено инструментарий эффективной реализации такого механизма в контексте внедрения научно-методического подхода к формированию кластеров в морской транспортной отрасли, включающий последовательную реализацию

следующих этапов: анализ и диагностика предпосылок создания кластера; разработка структуры кластера; формирование кластера; оценка эффективности стратегии развития кластера.

Ключевые слова: морская транспортная отрасль, организационно-экономический механизм, устойчивое развитие, государственная политика, инновационно-инвестиционный потенциал, социально-экономические интересы.

ABSTRACT

Yavorska A. F. Organizational and economic mechanism for ensuring sustainable development of the maritime transport industry of Ukraine. – Qualifying scientific work on the rights of manuscripts.

The dissertation for reception of scientific degree of the candidate of economic sciences on specialty 08.00.03 – Economics and Management of National Economy. – Chernihiv National University of Technology. – Chernihiv, 2020.

The research is devoted to substantiation of theoretical and practical bases of functioning of organizational and economic mechanism for ensuring sustainable development of the maritime transport industry. The dissertation determines that the mechanism of sustainable development of the maritime transport industry should be positioned as a diversified continuum of tools, organizational and economic measures, methods, principles aimed at improving or profoundly changing the socio-ecological and economic relations in the maritime transport industry, which are formed and regulated by the authorities. and the public. The components of the conceptual model of the mechanism for ensuring the sustainable development of the maritime transport industry are presented and detailed. The key areas for promoting the sustainable development of the maritime transport industry, which have become widespread in the world, are summarized. A qualitatively new conceptual approach to the formation and implementation of an integrated organizational and economic mechanism for ensuring the sustainable development of the maritime transport industry based on the principles of a «green» economy is substantiated. The ways of improving the state policy of organizational and economic support for sustainable development of the maritime transport industry of Ukraine have been formalized. The toolkit for effective implementation of the organizational and economic mechanism of ensuring the sustainable development of the maritime transport industry of Ukraine in the context of the introduction of a scientific and methodological approach to the formation of clusters in the maritime transport industry is proposed.

Keywords: maritime transport industry, organizational and economic mechanism, sustainable development, state policy, innovation and investment potential, socio-economic interests.