

DOI: 10.15276/ETR.05.2021.3
DOI: 10.5281/zenodo.6647371
UDC: 351:004
JEL: L 86

ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

FORMATION OF THE MECHANISM OF THE STATE SUPPORT OF DEVELOPMENT OF A SEA ECONOMIC COMPLEX OF UKRAINE

Natalia V. Husarina, DEcon, Professor
Odesa Polytechnic State University, Odesa, Ukraine
Email: gusarina@ukr.net

Veronika K. Skityashina
Odesa Polytechnic State University, Odesa, Ukraine
Email: veronikaskitasina@gmail.com

Received 15.10.2021

Поступово в історії формувалась методика оцінки розвитку та залучення інвестицій. На макроекономічному рівні головними показниками, що забезпечують ефективність функціонування, залишаються управління продуктивністю праці, оптимальністю ВВП на душу населення, віддачею капітальних вкладень, раціональністю енергоспоживання, а на рівні окремих галузей і підприємств – продуктивність праці, середні витрати, норма прибутку і віддача капіталу. У будь-якому випадку наукові основи управління ефективністю повинні враховувати вдосконалення методів управління морського господарства. Вплив капітальних вкладень на результати роботи морського господарства протягом тривалого періоду часу пред'являє особливу вимогу до методів планування ефективності. Необхідність формування максимальних результатів при обмеженому бюджеті обумовлює принцип мінімізації витрат.

Стрімке зростання обсягів морських перевезень в період становлення глобальних економічних відносин суттєво вплинуло на характер формування капітальної вартості флоту і торгових портів і збалансованості людського капіталу. При високих темпах розвитку морської торгівлі зростали витрати на використання і доставку природних ресурсів і витрати по екології світового океану. Саме в цьому процесі формується особлива регуляторна роль управління підприємств морського господарства з боку глобальних організацій.

Особливість сфери державного управління розвитком морських портів України значною мірою зумовлена тим, що морські порти віднесені до об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави. З іншого боку, МГУ є самостійними

Гусаріна Н.В., Скитяшина В.К. Формування механізму державної підтримки розвитку морського господарського комплексу України. Оглядова стаття.

У статті аналізується організація функціонального управління діяльності морського господарського комплексу України. Існуючі проблеми і перспективи розвитку морського комплексу. На сучасному етапі є необхідність підтримки та вдосконалення механізмів державного регулювання діяльності морського комплексу.

Ключові слова: управління, функціональна діяльність, морське господарство, державна підтримка

Gusarina N.V., Skityashina V.K. Formation of the mechanism of the state support of development of a sea economic complex of Ukraine. Review article.

The article analyzes the organization of functional management of the maritime complex of Ukraine. Existing problems and prospects for the development of the marine complex. At the present stage there is a need to support and improve the mechanisms of state regulation of the maritime complex.

Keywords: management, functional activity, maritime economy, state support

суб'єктами господарювання, які будують горизонтальні взаємозв'язки з іншими суб'єктами господарювання у цій сфері на договірній основі, що передбачає партнерську взаємодію з суб'єктами, які перебувають у відносинах підпорядкованості в системі державного управління.

Як зазначають В. Бакуменко, Г. Михайленко, відносини, що охоплюють організацію і функціонування суб'єктів управління (керуючих систем), структуру їх взаємозв'язків з суспільною системою, а також компоненти останньої, які створюють у взаємозв'язку структуру об'єкта управління і безпосередньо сприймають державно-управлінські впливи, слід сприймати як суб'єкт-об'єкту. При цьому автори наголошують на присутності трьох обов'язкових елементів: суб'єкта управління (державного органу, посадової особи, учасника управління), управлінського впливу, що створюється і реалізується ним, і об'єктів впливу у вигляді, головним чином, діяльності організацій, установ, підприємств, окремих громадян.

Разом з тим, партнерська взаємодія МГУ з іншими самостійними суб'єктами господарювання базується на самоорганізаційних засадах, побудованих переважно на балансі економічних інтересів, представляє собою різновид суб'єктної взаємодії, в якій будь-хто з них виступає в якості як ініціатора, так і регулятора взаємин в полі, систематизованому і визначеному державним управлінням. Виходячи з викладеного, слід розглянути основні моделі морського господарства і принципи та досвід стратегічного управління їх розвитком.

А. Дем'янченко зазначає, що розробкою типологій моделей, о основному – за ознакою володіння власністю і управління, займаються в основному зарубіжні фахівці, оскільки в Україні існували лише державні портові підприємства і приватні термінали, тому найбільш часто використовується методика Світового банку, відповідно до якої виділяються чотири категорії – сервісний порт, порт-інструмент, порт-орендодавець і приватний порт – на основі права власності і повноважень для управління з основних розділів активів (земля, інфраструктура, супер структура), а також сторони, які виконують вантажно-розвантажувальні роботи і обслуговування.

Однак, як зазначає автор, такий підхід не є універсальним та на практиці повністю не реалізується, оскільки в реальності порти використовують гібридні моделі власності і управління, різні способи переходу від державної до приватної власності. В межах класифікації функцій державного управління за способом (формою) діяльності на перший план виступають законодавча (нормотворча), виконавча і контрольна функції держави.

Це зумовлено необхідністю створення повного і несуперечливого правового поля, в якому має здійснюватися взаємодія державних, регіональних

і місцевих органів влади і управління щодо забезпечення стратегічного розвитку морського господарства, включаючи норми корпоративного права, правового регулювання інвестиційної діяльності, права власності (в тому числі – права власності на землю) і його захисту тощо.

Як зазначають М. Волосюк і Л. Вдовиченко, морегосподарський комплекс – це складна, багатокomпонентна керована економічна система, в рамках якої виділяються дві підсистеми:

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

— «прибережна» економіка, яка пов'язана з розвитком прибережних територій, що забезпечують доступ до отримання вигід від морської діяльності (зокрема, неморські галузі за рахунок взаємодії з різними видами морської діяльності).

При цьому, морегосподарський комплекс поділяється на функціональні сегменти, які є, з одного боку, самостійними видами господарської діяльності, а з іншого – взаємопов'язаними, і таким чином складають єдину систему, що має синергетичний потенціал та внутрішні резерви для формування інфраструктур акваторіального та територіального розвитку при їх взаємодії.

Морська доктрина України визначає морегосподарську діяльність як «процес отримання вигоди від використання ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану для задоволення потреб людини і суспільства та розширення відтворення природно-ресурсного потенціалу Світового океану», що більшою мірою відповідає поняттю «морська діяльність».

Інвестування в розвиток морських портів є одним з ключових компонентів стійкого розвитку транспортної системи. Порти розглядаються як центри регіонального економічного і соціального розвитку, їх ефективне функціонування відповідає інтересам держави і суспільства. Діяльність морських портів обумовлює мультиплікативний ефект на усю економіку. Він проявляється в тому, що приватні портові оператори, розвиваючи свою діяльність і отримуючи при цьому комерційну вигоду, одночасно підтримують зовнішньоекономічну торгівлю, підвищують рівень вантажообігу, дають стимул розвитку послуг, пов'язаних з торгівлею, забезпечують зайнятість населення, реалізують локальні соціальні проекти.

Такий ефект мультиплікатора дозволяє говорити про необхідність державного інвестування в портову інфраструктуру, оскільки завдяки цьому ефекту досягається мета узгодження приватних і публічних інтересів як основного елементу правового господарського порядку.

Виклад основного матеріалу дослідження

Глобалізаційні економічні процеси, посилення конкуренції на ринку портових послуг, розвиток міжнародної торгівлі ставлять перед державами завдання реформування системи управління портами з необхідністю передачі господарських функцій приватному сектору, а повноважень по управлінню і контролю за портовою діяльністю – державі.

Однією з найбільш гострих проблем функціонування морських портів в Україні є недостатнє фінансування розвитку їх інфраструктури, неефективна модель менеджменту, застаріла матеріально-технічна база, що не дозволяє національним портам бути досить конкурентоздатними на міжнародному рівні. Тому основним напрямом реформ, що проводяться, є пошук шляхів максимального притягнення інвестицій в порти. Ухвалення Закону України «Про морські порти України» є в цьому контексті відчутним кроком на шляху будівництва інвестиційної привабливої моделі функціонування морських портів. Слід зазначити, що реформування портової галузі в Україні у цілому пішло шляхом ефективної моделі портового управління у світі – моделі «порт-власник», при якій термінали портів передаються в концесію або оренду приватним портовим операторам, які повністю відповідальні за їх функціонування і розвиток, а адміністрація портів зберігає за собою повноваження по управлінню портовою землею і стратегічною портовою інфраструктурою.

На сьогодні перед морськими портами України стоїть завдання максимального нарощування своїх потужностей і вантажообігу з метою підвищення ефективності господарської діяльності. Тому державна підтримка портового сектора почасти є необхідною. Проте надання такої підтримки повинне здійснюватися з урахуванням правил конкуренції, що відповідає не лише вимогам Закону «Про захист економічної конкуренції», але вимогам міжнародних організацій, правилам ЄС, а також практиці розвинених країн по взаємодії держави і суб'єктів господарювання.

Базовими галузями, в яких реалізуються інвестиційно-інноваційні проекти, є, у тому числі, будівництво і реконструкція морських портів. При цьому державна підтримка надається у формі:

- державних гарантій для забезпечення повного або часткового виконання зобов'язань по позиках суб'єктів господарювання державного сектора економіки;
- прямого бюджетного фінансування і співфінансування;
- відшкодування процентних ставок за кредитами, отриманими суб'єктами господарювання в комерційних банках; - часткової компенсації вартості виробництва продукції;
- кредитів за рахунок державного бюджету;
- субвенцій з державного бюджету місцевим бюджетам;

- кредитів (позик) і грантів міжнародних фінансових організацій, залучених державою або під державні гарантії;
- податкових, митних і валютних преференцій.

Крім того, в Програмі вказується, що фінансування Програми здійснюється за рахунок бюджетних коштів, власних засобів підприємств, інвестицій, засобів міжнародних фінансових організацій. Наприклад, для морського сектора це можуть бути кошти Міжнародного банку реконструкції і розвитку. Державна підтримка реалізації інвестиційних і інноваційних проєктів надається в межах, визначених законом про Державний бюджет на відповідний рік.

Усе вищевикладене дозволяє зробити висновок про нормативноправову зумовленість державної підтримки та державного фінансування розвитку портів. Водночас таке стимулювання повинне відповідати міжнародним зобов'язанням України і правилам міжнародної конкуренції. Тим паче, що у рамках процесів інтернаціоналізації торгівлі необхідно враховувати особливу увагу, яку Європейський Союз (далі – ЄС) приділяє питанню, пов'язаному із забезпеченням конкуренції між морськими портами, розташованими в Чорному і Середземному морі, у тому числі портами тих країн, які не входять в ЄС, проте співпрацюють з портами міжнародної організації і є членами світової організації торгівлі.

Тому рекомендації і досвід країн Європейського Союзу, що накопичений з питань стимулювання розвитку морських портів, є надзвичайно корисним для України, де реформи портового сектора тільки починаються. На порядок надання підтримки морським портам в країнах ЄС поширюються загальні правила ЄС про державну допомогу, які знайшли своє основне відображення в ст. 107 Договорів про функціонування ЄС. Ці правила покликані, в першу чергу, не допустити обмеження або спотворення конкуренції шляхом надання державної допомоги і оснований на загальному правилі заборони надання прямої державної допомоги.

Державне фінансування розвитку інфраструктури морських портів – як основної інфраструктури, так і інфраструктури окремих терміналів – дуже поширено в ЄС останні десять років і в цілому не кваліфікується як заборонена державна допомога. Для підтримки конкурентоспроможності морських портів потрібні значні інвестиції в їх інфраструктуру, не дивлячись на те, що відбувається поступове залучення приватних інвесторів до розвитку портового сектора зі зменшенням долі держави в цьому процесі. Крім того, державна підтримка часто має неадресний характер і розглядається як така, що відповідає «суспільному інтересу», тому є допустимою.

Такий висновок підтверджується аналізом матеріалів судової практики. Більше 10 справ, пов'язаних з державною підтримкою морських портів, розглянуті Європейською Комісією і в усіх випадках державна допомога була визнана

допустимою. Характеризуючи приватні порти, слід відразу відмітити, що така модель портового управління є виключенням. Приватні порти – це повністю приватизовані порти і усі функції по управлінню і інвестуванню в них здійснюються приватними суб'єктами. Держава реалізує тільки основні функції регуляторного і контрольного характеру. У таких портах територія порту знаходиться в приватній власності (на відміну від ситуації в інших моделях управління портами). У приватних портах державна допомога не надається, оскільки приватні компанії повністю відповідальні за внутрішній розвиток порту.

Певний ризик в такій моделі організації портів полягає в тому, що портова земля може бути продана для здійснення функцій не пов'язаних з портовою діяльністю або морським транспортом. Саме тому, портові землі передаються в приватну власність тільки за умови, що земля і уся портова інфраструктура, яка на ній розташована, використовуватиметься для портових потреб. Найбільш яскравим прикладом приватних портів, що функціонують на основі саморегулювання, є порти Великобританії. Державна підтримка у сфері приватних портів дуже обмежена у зв'язку із складністю контролю за ефективністю її використання.

Якщо говорити про модель державних портів, то увесь спектр портових послуг, необхідних для функціонування портової системи, надаються безпосередньо портом. Порти володіють портовою інфраструктурою, є власниками усіх наявних портових активів, управляють і контролюють усі навантажувально-розвантажувальні роботи. Деякі допоміжні послуги в портах можуть здійснюватися приватними компаніями. Державні порти часто контролюються Міністерством транспорту і Начальником порту, який є державним службовцем і підзвітний відповідному Міністерству. У деяких державних портах діяльність по обробці вантажів здійснюється державними спеціалізованими підприємствами, які підконтрольні і підзвітні галузевому міністерству. Основною проблемою функціонування такої моделі портів є недофінансованість портової інфраструктури, що не дозволяє портам бути досить конкурентоспроможними. Також виникає проблема конфлікту інтересів підприємств, який обробляють вантажі в порту і самим портом, який також здійснює діяльність по обробці вантажів, що свідчить про необхідність розділення адміністративних і господарських функцій в портах.

Державні порти, як правило, розглядаються як менш ефективні. Тому, кількість державних портів в Європі обмежена. У світі такі порти зустрічаються переважно в країнах, що розвиваються. Хоча тут державна підтримка можливо в повному об'ємі, проте вона у більшості випадку може виявитися неефективною зважаючи на слабку зацікавленість державних підприємств підвищувати результативність своєї роботи за рахунок заходів, прийнятих у бізнес-середовищі.

Модель «порт-інструмент» в цілому схожа на модель державних портів, проте відрізняється наявністю приватних портових операторів, які займаються обробкою вантажів, хоча власником майна і устаткування терміналів є безпосередньо сам порт. У моделі порт-інструмент завданням порту є підтримка і інвестування в розвиток портової інфраструктури, включаючи крани і іншу перевантажувальну техніку.

Така модель управління портовою інфраструктурою призводить до неефективного використання портових потужностей. Адже, тоді як порти є власниками усього портового вантажопідйомного устаткування, приватна фірма зазвичай підписує контракт на здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт з власниками судна або вантажу. Проте, зважаючи на відсутність власної техніки і устаткування, такі фірми не можуть самостійно проконтролювати увесь процес навантаження і розвантаження. Для того, щоб попередити конфлікти між фірмами, порти дозволяють їм використати їх власне вантажопідйомне устаткування, що, по суті, суперечить самій концепції порту-інструменту. Якщо говорити про термінали, то в порту-інструменті, як і в державному порту, портова влада фінансує їх будівництво і зміст. Таке фінансування може здійснюватися як при участі міжнародних фінансових організацій, так і без їх участі. Важливим завданням, що вимагають значних інвестицій, являється необхідність захисту природного довкілля від негативних наслідків функціонування морських портів. Зокрема, одним з основних принципів Транспортної стратегії України на 2020 р. є забезпечення екологічної безпеки, обов'язкового дотримання екологічних стандартів і нормативів під час здійснення діяльності у галузі транспорту. Тому будь-яка державна підтримка, яка надається з цією метою, є допустимою і не розглядається як так, що спотворює ринкову конкуренцію. У здійсненні такого державного стимулювання можна побачити прояви соціальної орієнтації ринку, в досягненні якої провідне місце відводиться державі.

Особливу важливість у рамках розгляду питань державної підтримки розвитку господарюючих суб'єктів в портовій сфері відіграє проблема, пов'язана з джерелами компенсації приватним портовим операторам засобів, які вони інвестують в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності. У ч. 3 ст. 27 Закону України «Про морські порти України» вказано, що джерелами компенсації інвестицій в стратегічні об'єкти портової інфраструктури можуть бути портові збори, які стягуються адміністрацією морських портів України, і інші джерела, не заборонені законодавством. У зв'язку з цим, доцільно в Законі України «Про морські порти України» серед джерел компенсації також передбачити можливість звільнення приватних портових операторів, які інвестували в стратегічні об'єкти портової інфраструктури, від сплати частини портових зборів на суму вкладених інвестицій.

Також джерелами компенсації може виступати зменшення розміру концесійних платежів, які виплачує портовий оператор за користування об'єктом концесії в порту, податкові пільги суб'єктам господарювання, що інвестували в стратегічні об'єкти портової інфраструктури. Джерела і порядок компенсації інвестицій мають бути чітко закріплені в інвестиційній угоді між портовим оператором і адміністрацією морських портів України. Важливим напрямом підтримки суб'єктів господарювання в морських портах є інформаційна підтримка. Створення в кожному порту спеціалізованої системи інформаційного обслуговування порту, шляхом впровадження практики «єдиного вікна» може значно спростити і прискорити різні процеси в порту. Заходи в цьому напрямі вже проводяться, зокрема вказується на створення «єдиного інформаційного співтовариства порту». Ця електронна інформаційна система дозволить об'єднати в єдине ціле системи порту і контролюючих служб, спростити порядок оформлення документів²⁸⁷. Окрім цього, створення веб-сайту, на якому суб'єкти господарювання могли б залишати зауваження і рекомендації по удосконаленню умов функціонування в порту, стало б кроком на шляху гармонізації публічних і приватних інтересів в портовому секторі, і в цілому сприяло б підвищенню ефективності діяльності морських портів.

Державна регуляторна політика повинна реалізовуватися з метою забезпечення оптимізації та стабільності відносин держави із суб'єктами господарювання в ринковому середовищі. Ця політика передбачає заходи державного регулювання різних сфер функціонування підприємств морського бізнесу. Ефективність функціонування морегосподарського комплексу значною мірою визначає бюджетну безпеку країни, оскільки морські торговельні порти та інші підприємства портової діяльності роблять значні внески в державний бюджет. З іншого боку ефективність реалізації бюджетних механізмів макrorівня значною мірою визначає перспективи розвитку морегосподарського комплексу України, зокрема портової діяльності, яка в сучасних умовах реформується відповідно до положень Закону «Про морські порти України» та Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р. Одночасно бюджетні механізми рівня підприємств морського бізнесу використовуються не достатньо повно. У сучасних умовах реформування портової діяльності в Україні внаслідок протиріччя інтересів сил, які зацікавлені у функціонуванні окремих портових комплексів або їх складових, не завжди приймаються ефективні законодавчі та виконавчі рішення влади. За різних причин мають місце некомпетентні, невчасні, неадаптовані, некомплексні рішення влади, що не дозволяють забезпечувати необхідний рівень конкурентоспроможності окремих портових підприємств та портового комплексу в цілому. Спостерігається свідоме маніпулювання

можливостям органів законодавчої та виконавчої влади в сфері регулювання портової діяльності окремими її представниками з метою реалізації економічних інтересів окремих гравців портового ринку.

Однак, загальною і найбільш серйозною небезпекою портових підприємств України з боку держави залишається ігнорування інтересів портового комплексу та його клієнтури в законах, які регулюють господарську діяльність. Актуальним питанням залишається розподіл портових зборів з урахуванням тенденцій підвищення фінансової самостійності місцевих бюджетів. Пропонується наступний розподіл портових зборів. 70 % причального, корабельного, каналного, санітарного зборів залишаються в порту, 30 % спрямовуються в бюджет розвитку галузі. Маячний збір в розмірі 100 % використовується підприємством «Держгідрографія» відповідно до цільового призначення (обслуговування маяків, гідрографічні роботи тощо). Адміністративний збір в розмірі до 100 % направляється до місцевого бюджету. Обґрунтовано доцільність переходу від стягнення льодового збору з вантажовласника на стягнення із судновласника. При визначенні розміру ставок льодового збору необхідно враховувати вітчизняну специфіку державної компенсації витрат на придбання та утримання криголамного флоту. Найбільш поширеною і прийнятною формою співпраці порту і приватних портових операторів слід визнати договір концесії як одну з форм державно-приватного партнерства відповідно до ст. 5 Закону України «Про державно-приватне партнерство». Впровадження концесійної форми державно-приватного партнерства створить значні перспективи розвитку порту та підвищення його конкурентоспроможності, передусім, за рахунок приватних інвестицій та наявності контролю з боку держави щодо реалізації цих інвестицій та використання портового майна. Інтеграція України в світовий логістичний простір неможлива без створення міжнародної логістичної інфраструктури, зокрема важливих її елементів – логістичних центрів. Запропоновано розглядати термінальні підприємства як логістичну складову національного морегосподарського комплексу. Доцільно приділити увагу створенню транспортно-логістичних систем в регіонах країни, активізувати роль держави в напрямку здійснення ряду економічних та законодавчих реформ, які сприятимуть залученню України до міжнародних проектів з питань розвитку мережі логістичних центрів. Комплексного реформування потребують й положення законодавства України щодо підтримки суднобудування. Зокрема, заходи підтримки мають носити системний характер, який відходить від прямої допомоги підприємствам суднобудування та прямих преференцій, але спирається на усунення перешкод, що заважають вітчизняним виробникам здійснювати масштабні капіталовкладення на тривалий період, призводять до необґрунтованих вилучень обігових коштів

підприємств у результаті необґрунтованого механізму оподаткування, спотворення конкуренції тощо. Від системного, такого, що пройшло експертне обговорення, реформування галузі морегосподарського комплексу на підставі пропорційних правових заходів впливу держави у цій сфері, сьогодні залежить не лише ефективність державної підтримки галузі, але модернізація приморських міст України та включення вітчизняного бізнесу у перспективний міжнародний ринок транзитних перевезень і морегосподарських послуг.

Висновки

За результатами вивчення теоретико-методичних засад формування й функціонування механізму державного управління розвитком морського господарства України ідентифіковано

вітчизняну модель морського порту як порт-інструмент (перехідна форма від державного порту до порта-володільця). Встановлено, що механізм державного управління розвитком МГУ в цілому не спрямований на системну розбудову суб'єкт-об'єктної і суб'єкт-суб'єктної форм взаємодії держави і суб'єктів портової діяльності в процесі державного управління розвитком МГУ, не забезпечує розвитку МГУ як елементу МГК, що спричиняє невідповідність вітчизняних і світових тенденцій портових реформ. Викладене дозволило посилити наукову аргументацію теоретико-методичних положень щодо трансформації механізму державного управління розвитком МГУ, які структуровані за цілями, завданнями, формами, методами й інструментами державного управління.

Abstract

The purpose of the qualification work is to deepen the theoretical foundations, develop methodological approaches and justification organizational principles of improving the mechanism of state management of maritime development as elements of the transport infrastructure of the country and as economic entities. To achieve this goal solved the following problems of theoretical and applied nature: generalize and systematize theoretical approaches to public management of maritime development; to develop theoretical and methodological principles of transformation of the mechanism of state management of maritime development; to determine the patterns of influence of the mechanism of state management of maritime development on the state and dynamics of the main indicators of functioning maritime economy.

Список літератури:

1. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / [О. М. Кібік, О. П. Подцерковний, Ю. З. Драпайло, В. О. Котлубай та ін.]; за ред. О. М. Кібік, О. П. Подцерковного. – Херсон: ФОП Грін Д. С. – 2017. – 442 с.
2. Державне управління: навч. посіб., перероб. і доп. / А. Ф. Мельник, О. В. Оболенський, А. Ю. Васіна, Л. Ю. Гордієнко; за ред. А. Ф. Мельник. – Київ: Знання-Прес. – 2016. – 367 с.
3. Дем'янченко А.Г. Концепція ефективного управління розвитком морської портової галузі України в ринкових умовах: монографія. – Маріуполь: Новий світ. – 2014. – 359 с.
4. Качний О.С. Інноваційні механізми державного управління соціально-економічним розвитком регіонів України: теорія, методологія, практика: монографія // Міжрегіон. акад. управління персоналом. – Київ: Маслаков. – 2018. – 624 с.
5. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: монографія / за ред. О. М. Котлубая. – Одеса: ІПРЕД НАН України. – 2011. – 427 с.
6. Стратегія економічного і соціального розвитку Одеської області до 2020 року: Затверджена Рішенням Одеської обласної заради від 28 жовтня 2011 року № 272-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://oda.odessa.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=168&Itemid=55&lang=uk.
7. Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять: Проект Закону України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/print/29816.html.

References:

1. Kibik O.M., Podtserkovny O.P., Drapailo Yu.Z., et al. (2017). State support for the development of the maritime complex of Ukraine (organizational and legal aspects): monograph. O.M. Kibik, O.P. Podtserkovny (Eds.). Kherson: FOP Green DS.
2. Melnyk A.F., Obolensky O.V., Vasina A.Yu. et al. (2016). Public administration: textbook. manual., processing. and ext. A.F. Melnik (Ed.). Kyiv: Znannia-Press.
3. Demyanchenko A.G. (2014). The concept of effective management of the maritime port industry of Ukraine in market conditions: a monograph. Mariupol: New World.
4. Kachny O.S. (2018). Innovative mechanisms of state management of socio-economic development of the regions of Ukraine: theory, methodology, practice: monograph. Interregion. acad. HR. Kyiv: Maslakov.
5. Kotlubaya O.M. (Ed.). (2011). Competitiveness and sustainable development of the maritime complex of Ukraine: a monograph. Odessa: IPREED NAS of Ukraine.

6. Strategy of economic and social development of Odessa region until 2020: Approved by the Decision of the Odessa regional council for October 28, 2011 № 272-VI Retrieved from <http://oda.odessa.gov.ua/index.php?option=comcontent&view=article&id=168&Itemid=55&lang=uk/>.
7. On the peculiarities of processing and registration of goods in containers, containers and vehicles transporting them: Draft Law of Ukraine. Retrieved from http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/print/29816.html.

Посилання на статтю:

Гусаріна Н.В. Формування механізму державної підтримки розвитку морегосподарського комплексу України / Н. В. Гусаріна, В. К. Скитяшина // *Економіка: реалії часу*. Науковий журнал. – 2021. – № 5 (57). – С. 23-29. – Режим доступу до журн.: <https://economics.net.ua/files/archive/2021/No5/23.pdf>.
DOI: 10.15276/ETR.05.2021.3. DOI: 10.5281/zenodo.6647371.

Reference a Journal Article:

Gusarina N.V. Formation of the mechanism of the state support of development of a sea economic complex of Ukraine / N. V. Gusarina, V. K. Skityashina // *Economics: time realities*. Scientific journal. – 2021. – № 5 (57). – P. 23-29. – Retrieved from <https://economics.net.ua/files/archive/2021/No5/23.pdf>.
DOI: 10.15276/ETR.05.2021.3. DOI: 10.5281/zenodo.6647371.

