

УДК 658

DOI: 10.18524/2413-9998/2018.2(39).144907

С. А. Горбаченко,

кандидат економічних наук,

доцент кафедри менеджменту та інновацій,

Одеського національного університету імені І. І. Мечникова

Французький бульвар 24/26, м. Одеса, 65044, Україна,

e-mail: stas_gorbachenko@ukr.net

СТРУКТУРНІ ЗМІНИ У МОРСЬКОМУ ГОСПОДАРСТВІ УКРАЇНИ

У статті розглядаються питання структурної трансформації економіки України на галузевому рівні на прикладі морського господарства. Проведено сегментацію вітчизняного морегосподарського комплексу та визначено коло проблем, що ускладнюють структурні зміни. Проаналізовано характер трансформаційних процесів. Виокремлено можливі напрями структурних зрушень: технологічні, інституційні, відтворювальні та просторові. Здійснено ідентифікацію поточного стану окремих галузей морського господарства та зроблено пропозиції щодо їхнього подальшого розвитку.

Ключові слова: структурні зміни, морське господарство, морегосподарський комплекс, порти, управління.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Ключовою характеристикою, що відображає якісний рівень розвитку країни, є галузева структура національної економіки. Впродовж багатьох років важливе місце у структурі економіки України займала морська господарська діяльність. Проте наразі окремі її напрями перебувають у занепаді, а інші продовжують інерційне функціонування або знаходяться у стадії рецесії. Відтак існує нагальна потреба визначення специфіки та вектора необхідних структурних зрушень, а також наукове обґрунтування інноваційних форм і методів управління вітчизняним морським господарством.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання структурних зрушень на національному та галузевому рівнях знайшли своє відображення в роботах Л. В. Шинкарук, О. М. Кібік, Ю. З. Драпайло. В той самий час більш детально проблеми розвитку окремих сегментів морегосподарського комплексу є об'єктом досліджень, таких науковців як В. О. Котлубай (морський транспорт та портове господарство), В. І. Борщ (суднобудування), Г. М. Сільванська (морський туризм), О. Волович (морська геологія)

Проте більшість проблемних питань, щодо структурних зрушень в економіці України все ще залишаються дискусійними. Також потребують уточнення якісні характеристики галузевих трансформацій, в тому числі у контексті морегосподарського комплексу.

Постановка завдання. Завданнями дослідження є обґрунтування доцільності трансформаційних перетворень у вітчизняних реаліях, виокремлення кола проблем, що запобігають розвитку морського господарства України, розробка пропозицій щодо структурних змін на рівні окремих сегментів морегосподарського комплексу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Тектонічні зрушення у світовій економіці та формування нової господарської парадигми знайшли своє відображення у відповідних структурних трансформаціях національних економік окремих країн. На державному рівні реалізація структурної політики передбачає поєднання важелів державного регулювання і ринкових механізмів, але соціально-економічне життя України сьогодні регулюється еkleктичною сумішшю ринкових механізмів та архаїчних соціальних інституцій, які лише частково були адаптовані до нових економічних умов [1].

В той самий час на галузевому рівні Україна, хоч і намагається розвивати окремі високотехнологічні напрями, все ж залишається країною індустріального типу, навіть з елементами доіндустріальної економічної організації. Це негативно впливає на конкурентоспроможність національної економіки, особливо у галузях де на міжнародному рівні спостерігається всебічне впровадження інновацій і збільшення впливу споживчого ринку. До таких галузей відноситься й морське господарство.

Під морським господарством найчастіше розуміють групу взаємопов'язаних галузей, а також виробництв, розташованих переважно у береговій зоні, що забезпечують господарську та науково-дослідну діяльність у морях та океанах, безпосередню експлуатацію їх природно-ресурсного потенціалу, зовнішньоекономічні морські зв'язки та розвиток соціально-виробничої інфраструктури. Морське господарство поряд із охороною державного кордону на морі та діяльністю військово-морських сил є основною складовою морської діяльності будь-якої країни.

В структурі вітчизняного морського господарства виділяють: морський вантажний та пасажирський транспорт, морські порти, суднобудівну та судноремонтну промисловість, морську геологію та видобуток ресурсів на шельфі, рибну промисловість, морський туризм

та рекреацію тощо. Означені галузі мають прямий чи опосередкований зв'язок з морським середовищем та морськими ресурсами, або передбачають господарську діяльність у прибережних зонах.

Галузі, морського господарства, утворюють відповідний комплекс: складну, багатокomпонентну керовану систему, цільовими функціями якої є: забезпечення внутрішніх потреб природними ресурсами морів та океанів, а також розширення зовнішньоекономічного потенціалу [2, с. 313]. Структура морегосподарського комплексу характеризується значною неоднорідністю, а його сталий розвиток унеможливають певні проблеми, притаманні кожному з сегментів (табл. 1).

Таблиця 1

Основні проблеми розвитку різних сегментів морського господарства України

Сегменти	Проблеми
Рибне господарство	Суперечливе законодавче забезпечення рибогосподарської діяльності, масове виведення суден із експлуатації, відсутність важелів для залучення інвестицій у оновлення флоту, анексія Криму, збільшення частки нелегально виловленої риби, недостатність стимулюючих факторів для орієнтації рибного бізнесу на виробництво вітчизняного продукту, а не на імпорт.
Морський туризм та рекреація	Відсутність власних лайнерів, геополітичні складнощі, високі ціни у порівнянні з такими країнами, як Туреччина, відсутність належного сервісу, недостатня кількість туристичних маршрутів.
Морський транспорт	Відсутність інвестиційної програми розвитку флоту, втрата більшості державних пароплавств, незадовільна вікова структура флоту (більше 85 % суден перевищили нормативний термін служби).
Портове господарство	Застарілість більшості споруд, незадовільний стан значної частини портових об'єктів, відставання технологічної та технічної бази, законодавча та управлінська неузгодженість, неконкурентоспроможні тарифи.
Суднобудування та судноремонт	Фізична та моральна застарілість, а також недостатня кількість обладнання, технічна недосконалість виробничих процесів, низький рівень кооперації, ускладнення доступу до кредитних ресурсів, відсутність цілісної системи обслуговування флоту.
Морська геологія	Нестача необхідного устаткування для освоєння морського шельфу, брак державного фінансування геологорозвідувальних робіт, захоплення кримських активів «Чорноморнафтогазу», відсутність партнерів для видобутку серед потужних компаній світового рівня.

Джерело: складено автором.

Наразі чи не найскладніша ситуація спостерігається у рибному господарстві. Ще на початку 90-х рр. минулого століття Україна перебувала серед світових лідерів у рибній галузі. Проте за останні 25 років вилов риби скоротився майже у 15 разів: з 1,1 млн. т. у 1991 році до 78,5 тис. т. у 2016 році. Внаслідок цього з 4-х спеціалізованих морських рибних портів - 2 (Маріуполь й Чорноморськ) майже повністю перейшли на обробку інших вантажів. Інші 2 (Севастополь і Керч) наразі перебувають у відомстві російського Міністерства транспорту.

Внутрішні потреби вітчизняного ринку задовольняються насамперед за рахунок імпорту, частка якого збільшилася з 10 % у 1991 році до 84 % у 2017 році. Лідерами серед країн-імпортерів є Норвегія, Ісландія та США. З точки зору асортименту, більшу частину імпорту складають бюджетні сорти: оселедець, скумбрія, сардина, кілька, хек, минтай, мойва.

Серед заходів, що здатні забезпечити системні перетворення у рибній галузі слід виокремити залучення прямих інвестицій, реалізацію спільних проектів із країнами – лідерами у морському рибальстві, надання дотацій підприємствам галузі, а у перспективі – поступове відновлення рибного флоту.

Кризова ситуація спостерігається й у сегменті морського транспорту України, основу якого ще з радянських часів, склали Чорноморське (ЧМП), Азовське (АМП) та Українське Дунайське (УДП) пароплавства. Проте, процедура банкрутства АМП розпочалася ще у 2004 році, флот ЧМП скоротився до одного вимпелу, а само підприємство знаходиться у переліку об'єктів для приватизації.

Фактично наразі в Україні ефективно функціонують лише ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) та судноплавна компанія ТОВ СП «Нібулон». Причому обидві компанії орієнтовано насамперед на річкові перевезення. Паралельно з цим, останні 20 років отримали розвиток менеджерські компанії, що оперують суднами під так званим «зручним прапором» і зареєстровані у офшорних країнах.

На сьогодні основними стримуючими факторами розвитку національного судноплавства є: відсутність попиту національної зовнішньої торгівлі на послуги з морського перевезення вантажів; відсутність в країні належного інституційного середовища: морського права, транспортної логістики, розвиненої практики фрахтування суден, високе загальне податкове навантаження на судноплавство тощо [3].

Для відновлення конкурентних позицій на ринку морських вантажних перевезень України потрібні щонайменш 80-100 нових вантажних

транспортних суден, а також поступове оновлення та модернізація існуючого флоту. Відтак поточні перспективи розвитку вітчизняного морського транспорту безпосередньо пов'язані із суднобудуванням та портовим господарством.

На сучасному етапі суднобудівельна галузь України характеризується високим рівнем наукоємності, для якої є закономірним підвищення техніко-технологічного рівня виробництва, постійне ускладнення продукції, технологій виробництва та методів його організації. Особливо це стосується крупних суднобудівних підприємств, тому що вони створені і налаштовані на одиничне будівництво, на відміну від основних конкурентів – суднобудівних заводів П. Кореї та Китаю, які налаштовані на серійне виробництво, що дає їм перевагу у зниженні собівартості [4, с. 23].

Основну частку суднобудівної галузі в Україні складають 10 великих суднобудівних заводів, 9 підприємств суднового машинобудування, морського приладобудування та електромонтажу, 15 проектно-конструкторських і наукових організацій.

Анексія Криму призвела до істотних структурних змін у галузі, а також серйозних соціальних проблем у приморських регіонах, де суднобудування певною мірою носить містоутворюючий характер. Відтак кількість побудованих суден почала стало зменшуватися (рис. 2).

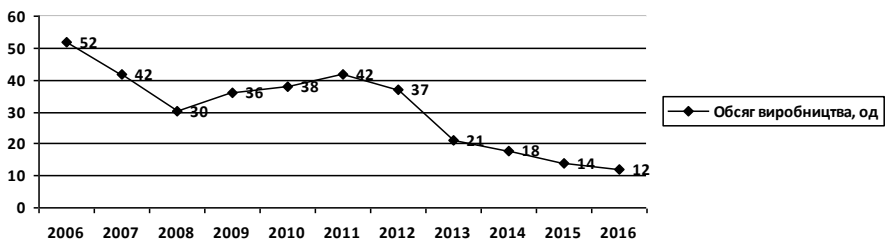


Рисунок 2. Обсяг виробництва суднобудівної галузі, од.

Джерело: [3].

Зокрема, у 2013 році з 10 суднобудівних заводів тільки 7 виробляли суднобудівну продукцію. А починаючи з 2014 року, основним видом діяльності для більшості заводів став судноремонт і виготовлення металоконструкцій. І якщо у 1995 р. Україна за обсягами реалізації суднобудівної галузі займала 3 місце в світі, то у 2017 р. – лише 73 місце.

Основними завданнями в контексті структурних трансформацій у сфері суднобудування та судноремонту на сьогодні є:

- забезпечення потреб ВМС України за рахунок будівництва нових кораблів та модернізації тих, що вже є на озброєнні;
- відновлення морського і річкового цивільних флотів, а також рибпромислового флоту;
- реалізація експортного потенціалу галузі;
- відтворення робочих місць із конкурентною заробітною платою;
- реалізація науково-технічного потенціалу країни.

Що стосується портового господарства, перехід до ринкових відносин підвищив динамічність процесів конкурентної боротьби на світовому ринку портових послуг, в тому числі й у чорноморському сегменті. Показники вантажообігу у морських торговельних портах свідчать, що поки результати цієї боротьби не на користь України (табл. 2).

Таблиця 2.

Динаміка окремих напрямів вантажів, оброблених вітчизняними портами

Обсяг переробки вантажів	2014	2015	Темп зростання, %	2016	Темп зростання, %	2017	Темп зростання, %
Експорт	104687	103983	99,3	100202	96,4	98517	98,3
Імпорт	15986	17959	112,3	15976	89,0	20418	127,8
Транзит	20719	15904	76,8	10329	64,9	11805	114,3
Внутрішнє сполучення	3473	6840	196,9	5238	76,6	1838	35,1
Всього	144866	144687	99,9	131745	91,1	132578	100,6

Джерело: [5].

Так у 2016 році загальних обсяг перевезень зменшився майже на 10 %, в тому числі транзит – на 35 %, а внутрішні перевезення – майже на 25 %. Незважаючи на те, що у 2017 році ситуація дещо покращилася, можна говорити про втрату сегменту внутрішніх перевезень і стале зменшення експорту.

В цьому сенсі дуже важливим є відновлення транзиту. Адже внаслідок конкурентних дій таких країн як Румунія, Словенія, Болгарія, Латвія, а також переорієнтацією російських вантажопотоків, обсяг транзиту в Україні зменшився у 2014-17 рр. майже вдвічі. Реанімацію

сфери транзитних перевезень пов'язують з такими напрямками як: Білоруський транзит, Дунайський транзит, «Новий шовковий шлях», перевезення казахського зерна та азербайджанської нафти тощо. Однак залучення транзитних вантажів до вітчизняних портів є неможливим без зменшення портових зборів, які в Україні є чи не найбільшими серед портів Чорного моря.

У таблиці 3 наведена товарна структура вантажів, у якій переважають суховантажні сипучі, в той самий час як обсяги перевезення тарно-штучних вантажів стало зменшуються (майже на 7 % у 2017 році).

Таблиця 3.

Динаміка окремих типів вантажів, оброблених вітчизняними портами

Обсяг переробки вантажів	2014	2015	Темп зростання, %	2016	Темп зростання, %	2017	Темп зростання, %
Наливні	14349	11912	82,7	10789	90,6	11016	102,1
Суховантажні сипучі	98291	105408	107,2	93413	88,6	95746	102,5
Тарно-штучні	32226	27367	84,9	27544	100,7	25816	93,7
Всього	144866	144687	99,9	131746	91,1	132578	100,6

Джерело: [5].

Подальший розвиток портової галузі найчастіше пов'язують з механізмами державно – приватного партнерства, у вигляді, насамперед, концесії. Її головною перевагою у порівнянні з іншими моделями співпраці державних та приватних структур вважається можливість залучення коштів на тривалий період при забезпеченні цільового використання об'єкта концесії та збереженні державної власності на нього.

Одним з найбільш перспективних напрямів розвитку вітчизняного морського господарства є морський туризм. Його можна розглядати як багатофункціональну туристичну діяльність зі значним впливом морської компоненти. До означеного сегменту входять круїзи, фрахтування, яхтинг, дайвінг, серфінг, рафтинг тощо [6, с. 205].

Підвищення попиту на морські круїзні та яхтові подорожі є одним з провідних трендів світового ринку туризму, проте потенціал українських портів в даному сегменті майже не використовується.

Означену ситуацію можна пояснити, по-перше, втратою країною власного пасажирського флоту, по-друге, різким зменшенням заходів круїзних лайнерів у вітчизняні порти, по-третє, майже повним припиненням Чорноморських круїзів внаслідок геополітичних проблем у регіоні. Загалом на частку портів Чорного моря доводиться менш ніж 5 % європейського круїзного ринку, тоді як частка Західного Середземномор'я понад – 45 %, а Східного – майже 35 %.

З іншого боку, лише Одеський морський порт, здатний приймати до 5 лайнерів одночасно, а його пропускна сягає 4 млн. пасажирів на рік. Є перспективи для збільшення пасажиропотоку і в інших портах, зокрема в Усть-Дунайську.

До недавнього часу морський туризм в Україні асоціювався виключно із круїзним сегментом. В той самий час в розвинутих країнах поряд із круїзним активно розвивається й яхтовий туризм. Вже декілька років він є не прерогативою професійних яхтсменів та бізнес-еліти, а масовим туристичним напрямом. Серед країн-лідерів у сегменті яхтового туризму можна відзначити Францію, Італію, Грецію, Хорватію. Для розвитку яхтового туризму в Україні, при наявності унікальних приморських рекреаційно-туристичних ресурсів, поки що не вистачає інфраструктурних об'єктів, таких як яхтові марини і стоянки, заправні станції, ремонтні бази, яхтового флоту, кадрового забезпечення та інформаційної підтримки.

Є певні перспективи й у морській геології, адже потенційні запаси енергоресурсів на українському шельфі Чорного моря оцінюються у 2,3 млрд. тонн умовного палива, що, за даними Державної служби геології та надр України, становить близько 40 % усіх енергетичних запасів країни. При цьому означені запаси розвідані лише на 45 % [7].

Проте, якщо до початку анексії Криму, вітчизняний сектор Чорного і Азовського морів складав 130 тис. кв. км., наразі залишилось не більше ніж 40 тис. кв. км. (24, 2 тис. сектор Чорного моря та 15,7 тис. – Азовського). Де-факто втрачено, зокрема, південну частину Азовського моря, Керченсько-Феодосійський шельф Чорного моря та прилеглий континентальний схил, а також Східно-Чорноморську глибоководну западину. З цього приводу НАК «Нафтогаз України» у 2016 році ініціював арбітражне провадження проти Росії, а в 2017 році подав позов в Міжнародний трибунал при Постійній палаті Третейського суду в Гаазі з вимогою відшкодування збитків у розмірі 5 млрд. дол.

Наразі єдина українська державна компанія, яка здійснює увесь комплекс робіт щодо розвідки та видобутку енергоносіїв на шельфі,

є ДАТ «Чорноморнафтогаз», дочірня компанія НАК «Нафтогаз України». Крім того, геологорозвідувальні роботи в морській акваторії виконуються «Причорноморським державним регіональним геологічним підприємством» і Державним геофізичним підприємством «Укргеофізика».

Для освоєння глибоководного континентального шельфу не вистачає спеціалізованих плаваючих бурових установок, спеціальних суден і платформ для супроводу буріння та експлуатації свердловин, а також для прокладання морських трубопроводів. Тому галузь потребує значних інвестицій, а досвід країн Чорноморського басейну, зокрема Туреччини та Румунії, свідчить про те, що тільки транснаціональні компанії, на кшталт «British Petroleum» або «Chevron», мають достатні ресурси для розвідки і видобутку енергоносіїв на морському шельфі. Отже, для України сьогодні важливо знайти саме таких партнерів.

Відтак серед основних напрямів структурних зрушень в морському господарстві треба відзначити наступні.

1. Технологічні – передбачають модернізацію технічних засобів, появу принципово нових класів, які згодом стають основою нового господарського укладу. Найбільші технологічні зрушення в останні роки відбуваються у морській геології, суднобудуванні та сегменті контейнерних перевезень.

2. Інституційні – об'єктами яких є локальні системи економічних інституцій та інститутів, а також галузева та адміністративна структура. В Україні створено правові умови для модернізації системи управління морською галуззю. Зокрема, більшість фахівців наголошує на необхідності створення Морської адміністрації. Це має бути незалежний професійний орган, який не буде знаходитися під впливом політичних сил, уникне політичних призначень і зосередиться на господарських функціях.

3. Відтворювальні – пов'язані зі зміною пропорцій секторів, сфер і сегментів національної економіки. Насамперед, мова йде про зміну співвідношення державної та приватної власності, внаслідок процесів приватизації у портовому сегменті. Проте морські порти є стратегічно важливими об'єктами, а наразі в країні відсутні дієві механізми які в змозі запобігти корупційній складовій та олігархічному лобіюванню в процесі роздержавлення. Паралельно з цим спостерігається фактичне відсторонення органів місцевого самоврядування від проведення реформ щодо розвитку портової галузі, що теж заважає трансформаційним процесам.

4. Просторові – які детермінують визначення та зміщення меж територіально-виробничих комплексів, регіонів та економічних зон. Наразі, найбільш перспективним варіантом є створення морських кластерів у портовому господарстві, яке дозволить уникнути внутрішньої конкуренції за рахунок ефективного розподілу вантажів та впровадження науково-обґрунтованої системи спеціалізації портів та інших підприємств кластеру.

Висновки та пропозиції. Ефективні структурні зміни у морському господарстві є можливими лише у контексті визначення та реалізації економічних, соціальних, геополітичних пріоритетів, за умови, що Україна бажає підтримувати статус морської держави. Наразі означений статус ґрунтується здебільшого на вигідному географічному розташуванні, природних ресурсах та історичній морській спрямованості на мезорівні.

У перспективі запорукою структурних змін морегосподарського комплексу повинні стати: використання передових інноваційних технологій, модернізація основних фондів, технічне переоснащення та формування нової комплексної моделі управління. Одним із дієвих важелів для стимулювання означених процесів може стати впровадження управлінських інновацій, які, в свою чергу, створюють необхідні умови для реалізації маркетингових, продуктових, технологічних та інших нововведень.

Список використаної літератури

1. Шинкарук Л. В. Взаємозв'язок структурних трансформацій та економічного зростання України / Л. В. Шинкарук // *International Scientific Journal*. – 2015. – № 9. – С. 180-185.
2. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти) : монографія / [О. М. Кібік, О. П. Подцерковний, Ю. З. Драпайло, В. О. Котлубай та ін.]; за ред. О. М. Кібік, О. П. Подцерковного. – Херсон : ФОП Грінь Д. С., 2014. – 442 с.
3. Аналітична записка : Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/832/> (дата 12.08.2018). – Назва з екрану.
4. Борщ В. І. Стан та проблеми розвитку підприємств суднобудівельної галузі промисловості України / В. І. Борщ // *Економіка : реалії часу* : Науковий журнал. – 2014. – № 3 (13). – С. 22-29.
5. Офіційний сайт Адміністрації морських портів України. – [Електронний

- ресурс]. – Режим доступа: <http://www.uspa.gov.ua/ru/> (дата 12.08.2018). – Назва з екрану.
6. Сільванська Г. М. Морський туризм як сукупність багатофункціональних діяльностей / Г. М. Сільванська // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2017. – № 4 (234). – С. 204-206.
 7. Волович О. Освоєння чорноморського шельфу : конкуренція та співпраця. – [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://geo.gov.ua/old/node/1231> (дата 12.08.2018). – Назва з екрану.

Стаття надійшла 04.07.2018 р.

С. А. Горбаченко,

кандидат економічних наук,
доцент кафедри менеджмента і інновацій,
Одеського національного університету імені І. І. Мечникова
Французький бульвар 24/26, г. Одеса, 65044, Україна
e-mail: stas_gorbachenko@ukr.net

СТРУКТУРНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В МОРСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ УКРАИНЫ

В статье рассматриваются вопросы структурной трансформации экономики Украины на отраслевом уровне на примере морского хозяйства. Проведена сегментация отечественного морехозяйственного комплекса и определён круг проблем, усложняющих структурные изменения. Проанализирован характер трансформационных процессов. Определены возможные направления структурных сдвигов: технологические, институциональные, воспроизводственные и пространственные. Идентифицировано текущее состояние отдельных сегментов морского хозяйства и разработаны предложения касаясь их дальнейшего развития.

Ключевые слова: структурные изменения, морское хозяйство, морехозяйственный комплекс, порты, управление.

S. A. Gorbachenko,

PhD in Economics,
Associate professor of Department of management and innovation
of Odessa I. I. Mechnikov National University
24/26, Frantsuzkiy av., Odessa, 65044, Ukraine
e-mail: stas_gorbachenko@ukr.net

STRUCTURAL CHANGES IN THE SEA ECONOMY OF UKRAINE

The article deals with the issues of the structural transformations of the Ukrainian economy at the sectoral level, on the example of the marine economy. The segmentation of the domestic maritime complex has been carried out and a number of problems that complicate structural changes, are identified. The nature of transformation processes is analyzed. The main possible directions of structural shifts in the marine economy are outlined: technological, institutional, reproductive and spatial. Identification of the current state of certain sectors of the marine industry was made and proposals were made for their further development.

Key words: structural changes, maritime economy, sea management complex, ports, management.

References

1. Shynkaruk, L. V. (2015). Vzaiemozviazok strukturnykh transformatsii ta ekonomichnoho zrostantia Ukrainy [Interconnection of structural transformations and economic growth of Ukraine]. *International Scientific Journal*, № 9, pp. 180-185. [in Ukrainian].
2. Kibik, O. M., Podcerkovnyi, O. P., Drapailo, Yu. Z. & Kotlubai, V. O. (2014). Derzhavna pidtrymka rozvytku morehospodarskoho kompleksu Ukrainy (orhanizatsiini ta pravovi aspekty) [State support for the development of the maritime economic complex of Ukraine (organizational and legal aspects)]. Kherson: FOP Hryn D. S. [in Ukrainian].
3. Analitychna zapyska: Shchodo stratehichnykh priorytetiv realizatsii potentsialu Ukrainy yak morskoi derzhavy [Policy paper: On strategic priorities for the realization of the potential of Ukraine as the marine state]. Retrieved from <http://www.niss.gov.ua/articles/832/> [in Ukrainian].
4. Borshch, V.I. (2014). Stantaproblemy rozvytkupidpriemstv sudnobudivelnoi haluzi promyslovosti Ukrainy [State and problems of development of enterprises of the shipbuilding industry of Ukraine]. *Ekonomika : realii chasu : Naukovyi zhurnal*, – Economics : Time realities, № 3 (13), pp. 22-29. [in Ukrainian].
5. Ofitsiinyi sait Administratsii morskyykh portiv Ukrainy [Official site of the Administration of Sea Ports of Ukraine]. Retrieved from <http://shshsh.uspa.gov.ua/ru/> [in Ukrainian].
6. Silvanska, H.M. (2017). Morskyi turyzmyak sukupnist bahatofunktsionalnykh diialnostei [Maritime tourism as a set of the multifunctional activities]. *Visnyk Skhidnoukrajinskoho natsionalnoho universytetu imeni Volodymyra Dalia*, № 4 (234), pp. 204-206. [in Ukrainian].
7. Volovych, O. Osvoiennia chornomorskoko shelfu : konkurentsii ta spivpratsia [Development of the Black Sea shelf : competition and cooperation]. Retrieved from <http://geo.gov.ua/old/node/1231> [in Ukrainian].