УДК 330

Олексій Габ (Україна)

JEL classification: H27, R42, R48

Олексій ГАБ

викладач,
кафедра штурманії та кораблеводіння,
Інститут військово-морських сил
Національний університет «Одеська морська
академія», Україна
<https://orcid.org/0000-0002-7445-5732>

© Олексій Габ, 2019

Отримано: 20.05.2019 р.

Прорецензовано: 03.06.2019 р.

Рекомендовано до друку: 12.06.2019 р.

Опубліковано: 26.06.2019 р.

Ця стаття розповсюджується на умовах ліцензії Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0, яка дозволяє необмежене повторне використання, розповсюдження та відтворення на будь-якому носії, за умови правильного цитування оригінальної роботи.

РЕАЛІЗАЦІЯ СТРАТЕГІЇ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНИХ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

Анотація

Вступ. Інноваційний розвиток вітчизняних морських портів є важливим фактором для економічного відродження України через підвищення ефективності й конкурентоспроможності товарів українського експорту та вдосконалення технологій.

Мета статті – здійснити комплексну оцінку інноваційного розвитку економічного потенціалу найпотужніших морських портів України для адекватної оцінки реалізації стратегії їх інноваційного розвитку.

Результати. В статті проведено аналіз господарюючих суб'єктів – найбільших портів в наступній послідовності: загальний аналіз економічного потенціалу основних морських портів України за період 2014-2018 роки за основними економічними показниками та визначено тенденції їх розвитку; аналіз діяльності персоналу; аналіз фінансового стану розвитку. За результатами проведеного дослідження виявлено, що приватизовані підприємства нарощували витрати на інновації завжди. Таким чином, активізація інноваційної активності має пряму залежність від ефективності здійснення приватизаційних процесів. Автором визначено, що напрямками розробки стратегій інноваційного розвитку морських портів України мають бути: залучення більшого обсягу приватного капіталу та інвестицій у нові об'єкти та обладнання з метою розширення потужностей обробки вантажів, зокрема, в концесію; забезпечення створення нових конкурентних позицій у контексті інтегрування інновацій у напрямку використання смарт-технологій; активна участь у міжнародних організаціях з метою створення умов для транскордонних перевезень вантажів та приведення стандартів роботи морських портів у відповідність з європейськими вимогами.

Габ О. Реалізація стратегії інноваційного розвитку вітчизняних морських портів. *Економічний аналіз*. Тернопіль. 2019. Том 29. № 2. С. 102-110.

DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2019.02.102>

Ключові слова: морські порти; стратегія розвитку; економічний потенціал; смарт технології; розумний порт.

UDC 330

Oleksii Hab (Ukraine)

JEL classification: H27, R42, R48

Oleksii HAB

Lecturer,
Department of Navigation and Sailing,
Institute of Naval Forces
National University "Odessa Maritime Academy",
Ukraine
<https://orcid.org/0000-0002-7445-5732>

© Oleksii Hab, 2019

Received: 20.05.2019

Revised: 03.06.2019

Accepted: 12.06.2019

Online publication date: 26.06.2019

This is an Open Access article, distributed under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 license, which permits unrestricted re-use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

IMPLEMENTATION OF THE STRATEGY OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF DOMESTIC SEA PORTS

Abstract

Introduction. The innovative development of domestic seaports is an important factor for the economic revival of Ukraine through improving the efficiency and competitiveness of Ukrainian export goods and improving technology.

Purpose of the article is to carry out a comprehensive assessment of the innovative development of the economic potential of Ukraine's most powerful seaports in order to adequately evaluate the implementation of their innovative development strategy.

Results: The article analyzes the activity of economic entities - the largest ports in the following sequence: a general analysis of the economic potential of the major seaports of Ukraine for the period 2014-2018 by major economic indicators and identifies trends in their development; staff activity analysis; analysis of the financial state of development. The results of the study revealed that privatized enterprises have always been increasing the cost of innovation. Thus, the activation of innovative activity has a direct dependence on the efficiency of the implementation of privatization processes. The author determines that the directions of development of strategies of innovative development of seaports of Ukraine should be: attraction of greater volume of private capital and investments in new objects and equipment with the purpose of expansion of capacities of cargo handling, in particular, in concession; ensuring the creation of new competitive positions in the context of integrating innovation in the use of smart technologies; active participation in international organizations in order to create conditions for transboundary carriage of goods and to bring standards of operation of seaports in compliance with European requirements.

Hab, O. (2019). Implementation of the strategy of innovative development of domestic sea ports. *Economic analysis*, 29 (2), 102-110.

DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2019.02.102>

Keywords: seaports; development strategy; economic potential; smart technology; smart port.

Вступ

Загальна стратегія інноваційного розвитку має базуватися на управлінні шляхом ранжування стратегічних завдань, що надає можливість швидкого реагування на нові виклики зовнішнього середовища. Інновації впроваджують нові ідеї для створення цінності. Це не є лінійним процесом, де нові результати досліджень перетворюються на розробку нових продуктів і послуг, які потім використовуються на ринку. Інновація - це системний процес з багатьма факторами, які впливають на його виникнення і успіх [3].

Стратегія реалізації інноваційного розвитку вітчизняних морських портів — важливий чинник, тому що на цьому фундаменті створюватимуться якісно нові засади для економічного відродження України через підвищення ефективності й конкурентоспроможності товарів українського експорту і вдосконалення технологій. Проблеми розробки такої стратегії досліджуються в наукових працях Галицького О. М., Гришової І. Ю., Давидюка О. О., Дяченка О. П.,

Маркіної І. А., Мищак І. М., Ніколюк О. В., Стоянової-Коваль С. С., Шабатури Т. С. та інших [1-10]. Водночас посилюється і розширюється система інституційного та адміністративного регулювання на основі уніфікацій правил і стандартів міжнародної торгівлі і мореплавання.

Мета статті

Мета статті – здійснити аналіз інноваційного розвитку економічного потенціалу найпотужніших морських портів України з метою оцінки реалізації стратегії їх інноваційного розвитку

Виклад основних результатів дослідження

Одеський морський торговельний порт є одним із найбільших портів на Чорному морі. Порт має один пасажирський та сім вантажних терміналів (для обробки як сипучих та наливних вантажів, так і контейнерів). Технічні потужності порту дозволяють здійснювати перевалку до 21 млн тонн сухих та до 25 млн тонн наливних вантажів щорічно. Контейнерні термінали можуть прийняти до 900 тис. одиниць TEU щорічно. Пасажирський термінал може приймати до п'яти пасажирських суден одночасно та обслуговувати до 4 млн пасажирів щорічно. Одеський порт має найбільший у басейні Чорного моря зерновий термінал загальною потужністю 300 тис. тонн. Порт також має сховище відкритого типу (загальна площа 425 тис. м²) та склади (загальна площа 60 тис. м²). Транспортна інфраструктура порту має залізничне, автомобільне та річкове сполучення. Період навігації триває цілий рік, але в середньому протягом близько 30 днів на рік для навігації потрібно льодове проведення суден.

Вантажообіг ДП «Одеський морський торговельний порт» у січні-грудні 2018 року зафіксований на відмітці 25,3 млн тонн, що складає 98,7 % від аналогічного показника попереднього року. Сухих вантажів за звітний період перевалено 22,6 млн тонн (101,7 %), наливних - 2,62 млн тонн (78,7 %). Динаміка обсягів перевалки суховантажів по основних позиціях виглядає таким чином: хлібні навалом - 8,2 млн тонн. (95,2 % від показника 2015 року); контейнери у 20-футовому обчисленні - 480360 TEU (129 %); чорні метали - 6,1 млн тонн (96,1 %); інші насипні (глина вогнетривка, шпат польовий та ін.) – 0,97 млн тонн (82,3 %).

ДП «Чорноморський морський торговельний порт» (Іллічівський МТП) є одним з найбільших державних портів України. Він розташований на північно-західному узбережжі Чорного моря у Сухому лимані, за 19 км на південний захід від Одеси. Довжина причальної лінії складає близько 6 км. Довжина підхідного каналу порту сягає 1,4 км, ширина – 160 м, глибина – 17 м. Порт здатний приймати судна з осадкою до 13 м та довжиною до 275 м (в окремих випадках – до 300 м). Загальна

площа складів відкритого типу становить 575 тис. м², площа критих складів дорівнює 27 тис. м². Потужності порту дозволяють обробляти більш ніж 32 млн тонн вантажів на рік. Основна спеціалізація порту – вантажно-розвантажувальні роботи та зберігання руди, сірки, зернових, контейнерів, а також зберігання та транспортна обробка рідкої рослинної олії. Загальна складська потужність терміналу для зберігання зерна дорівнює 4 млн тонн, сховища руди – 3 млн тонн, сірки – 2 млн тонн. Також порт має паливний термінал для перевантаження та зберігання нафтопродуктів (дизельне паливо, бензин, мазут та сира нафта) та комплекс для зберігання зріджених газів.

Вантажообіг ДП «Чорноморський морський торговельний порт» у 2018 році склав 15,9 млн тонн, що на 16,3 % більше, ніж за січень-грудень 2015 року. Вантажопереробка державного портового оператора за підсумками року склала 41,3 % загального вантажообігу порту. Приватними портовими операторами перероблено 9,4 млн тонн, що склало 58,7 % загального обсягу вантажообігу. У тому числі – приватними портовими операторами через причали ДП «Азовський морський торговий порт» – 6,1 млн тонн (38,4 % загального обсягу). За підсумками 2018 року перероблено навалювальних вантажів 12 млн тонн (96,4 % від рівня 2017 року), наливних – 1,4 млн тонн (79,8 % від показників 2017 року), генеральних вантажів – 2,5 млн тонн (81,8 % від показників попереднього року). Найкращі результати за підсумками року досягнуто в переробці зерна – майже 8,0 млн тонн (приріст 56,9 % до рівня 2017 року). Загалом Чорноморський морський порт у 2018 році прийняв 998 суден та 139 929 вагонів.

Аналіз господарюючих суб'єктів здійснений за наступним векторами: загальний аналіз економічного потенціалу основних морських портів України за період 2014-2018 роки за основними економічними показниками та за допомогою статистико-економічних методів визначено особливості та тенденції розвитку морських портів (табл. 1.); аналіз діяльності персоналу (табл. 2); аналіз фінансового стану розвитку (табл. 1, рис. 1).

За 2018 рік простежується зростання за всіма вартісними показниками, що характеризують розвиток економічного потенціалу аналізованих підприємств морської торгівлі. Незважаючи на зростання собівартості наданих послуг, спостерігається зростання обсягу чистого прибутку частково за рахунок зростання інших операційних доходів.

Зіставлення доходів між портами показало, що більшість портів, окрім Маріуполя, збільшили валові доходи, навіть після відокремлення Адміністрації морських портів України у 2012 р.

Проте в Миколаєві та Одесі валові доходи зменшились унаслідок відокремлення Адміністрації морських портів України. Ці порти не ведуть власної стивідорної діяльності, основні статті доходу – здавання основних засобів в оренду та/або надання послуг портофлоту. У зіставленні з іншими портами, які ведуть стивідорну діяльність,

та доходи яких зросли через зростання валютного курсу, у Миколаївському морському торговому порту та Одеському морському торговому порту при збільшенні обсягів перевалки не відбулось зростання орендної плати пропорційно до зміни курсу гривні [7].

Таблиця 1. Динаміка розвитку економічного потенціалу основних морських портів України за основними показниками, млн грн*

МТП	Показники	Роки					Відхилення 2018 р. від 2014 р., (+;-)	2018 р. до 2014 р., %
		2014	2015	2016	2017	2018		
ДП «Одеський морський торговельний порт»	ЧД	234,83	550,12	533,14	244,61	319,40	84,57	136,01
	С	174,45	284,29	291,69	200,32	237,25	62,80	136,00
	ВП	60,38	365,83	241,44	44,29	821,50	761,12	В 13,6 р.
	П _{оп}	53,90	258,49	213,22	205,98	635,54	581,64	В 10,8 р.
	EBIT							
	DA	65,48	268,51	226,92	372,91	840,19	774,71	В 12,8 р.
	П _ч	38,71	217,70	196,69	24,55	530,00	491,29	В 13,7 р.
ДП «Чорноморський морський торговельний порт»	ЧД	1297,14	2172,55	1751,59	1522,48	1907,99	610,85	147,09
	С	633,00	809,63	841,51	931,44	1027,68	394,68	162,35
	ВП	664,13	1362,92	910,08	591,04	880,31	216,18	132,55
	П _{оп}	465,92	1002,34	726,68	293,67	594,68	128,76	127,64
	EBIT							
	DA	599,61	1111,45	848,94	437,59	744,14	144,53	124,10
	П _ч	383,95	772,68	580,71	433,66	468,01	84,06	121,89
ДП «Маріупольський морський торговельний порт»	ЧД	901,65	940,73	1036,03	1059,06	1510,12	608,47	167,48
	С	615,92	686,93	682,71	778,53	936,81	320,89	152,09
	ВП	285,72	253,79	353,33	280,54	573,31	287,59	В 2,0 р.
	П _{оп}	471,68	561,84	491,52	268,67	536,67	64,99	113,78
	EBIT							
	DA	512,59	575,87	560,44	376,31	666,15	153,56	129,97
	П _ч	331,50	422,63	374,13	186,67	409,29	77,79	123,47

*За даними [4; 5; 6].

де, ЧД - чистий дохід (виручка) від реалізації продукції; С - собівартість реалізованої продукції; ВП - валовий прибуток; П_{оп} – прибуток від операційної діяльності; EBITDA - аналітичний показник, що дорівнює обсягу прибутку до вирахування витрат за відсотками, сплати податків та амортизаційних відрахувань; П_ч - чистий прибуток.

В умовах поширення інтеграційних процесів існує необхідність пошуку форм і методів підвищення ефективності розвитку економічного потенціалу морських портів, виявлення та дослідження причин, які гальмують реформування транспортного комплексу. Зазначають, що проблема підвищення ефективності морського транспорту, управління вантажопотоками, організації транспортно-експедиційного обслуговування вантажовласників є головним завданням не лише розвитку морського транспорту, а й забезпечення можливості існування морського сектору економіки як такого. За даними фахівців

Мінінфраструктури, портова галузь України потребує залучення близько 25 млрд грн інвестицій [2]. Для реформування було реалізовано значну кількість економічних і правових заходів. Одним із таких заходів стало прийняття Закону України «Про морські порти України» від 17.05.2012 року [6]. Цей Закон визначає правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України. Саме його прийняття сприяло приватизації підприємств морського транспорту України.

Аналіз здійснення приватизаційних процесів в інших секторах економіки доводить, що однією з основних цілей було зростання інвестицій.

Таблиця 2. Динаміка персоналу основних морських портів України

МТП	Показники	Роки					Відхилення 2018 р. від 2014 р., (+;-)	2018 р. до 2014 р., %
		2014	2015	2016	2017	2018		
ДП «Одеський морський торговельний порт»	Середньо-облікова чисельність осіб чол, у т. ч.:	1149	1201	1158	1125	1079	-70	93,3
	керівники	83	85	35	36	36	-47	43,3
	працівники	1066	1116	1123	1089	1043	23	97,8
	Фонд оплати праці, тис. грн	81427,0	150091,0	190563,0	129994,0	137295,0	55868,0	168,6
	Витрати на оплату праці. тис. грн	85742,0	121142,0	176687,0	111438,0	123180,0	37438,0	143,7
	Середньомісячна заробітна плата одного працівника, грн	5906,0	10414,0	12715,0	8254,7	9513,4	3607,4	161,1
ДП «Чорноморський морський торговельний порт»	Середньо-облікова чисельність осіб чол, в т. ч.:	2781	2712	2725	2701	2721	-60	97,8
	керівники	271	260	217	234	225	-46	83,1
	працівники	2510	2452	2508	2467	2496	-14	99,4
	Фонд оплати праці, тис. грн	405545,0	390377,0	482930,0	577545,0	518990,0	113445,0	128,0
	Витрати на оплату праці. тис. грн	403545,0	394505,0	487744,0	584025,0	523590,0	120045,0	129,7
	Середньомісячна заробітна плата одного працівника, грн	12092,0	12122,0	14915,7	18019,0	16035,0	3943,0	132,6
ДП «Маріупольський морський торговельний порт»	Середньо-облікова чисельність осіб чол, в т. ч.:	3715	3600	3461	3387	3400	-315	91,5
	керівники	203	210	16	15	15	-202	7,4
	працівники	3512	3390	3445	3372	3385	-127	96,4
	Фонд оплати праці, тис. грн	255227,0	295672,0	377731,0	420119,0	481619,0	226392,0	188,7
	Витрати на оплату праці. тис. грн	259151,0	277827,0	340057,0	410339,0	445635,0	186484,0	172,0
	Середньомісячна заробітна плата одного працівника, грн	5775,0	6904,0	8187,8	10095,9	10922,4	51474,0	189,1

*За даними [4; 5; 6]

Рис. 1. Динаміка показників рентабельності ДП «Чорноморський морський торговельний порт» *

*Побудовано автором на основі [6].

На відміну від приватизаційних процесів в промисловості, приватизація на підприємствах морського транспорту почалася набагато пізніше. Для реформування було реалізовано значну кількість економічних і правових заходів. Одним із таких заходів стало прийняття Закону України «Про морські порти України». Після прийняття закону про порти було створено Адміністрацію морських портів України з філіями на місцях. Їм на баланс перейшло все стратегічне майно (підхідні канали, акваторії, причали, системи навігації, загальні комунікації). І воно не підлягає приватизації.

Перевантажувальні потужності (склади, крани, побутові будиночки, їдальні, мала механізація та інша техніка) залишилися на балансі держпідприємств — морських торговельних портів. От навколо цього майна й ламаються нині списи. Це третина всіх наявних перевантажувальних потужностей у портах — їхня зношеність на сьогодні у середньому по галузі на рівні 80 %. Ще дві третини — власність приватних компаній.

У Стратегії розвитку морського транспорту на період до 2020 року йдеться, що серед основних напрямів реформи — підтримка інвестпроектів різних форм державно-приватного партнерства: оренди, приватизації, концесії, які допускаються законом про порти. Виникає необхідність розробки власного механізму реалізації концесійних угод з урахуванням специфіки функціонування та розвитку конкретного порту. Тому що концесія в портовій галузі — найпоширеніша форма. Більшість світових морських держав давно працюють з інвесторами на концесійних умовах.

Аналіз використання інвестицій по основних морських портах України (табл. 3) доводить, що по всіх підприємствах відбулося зростання інвестиційних вкладень. Здебільшого вони були спрямовані на оновлення та модернізацію основних фондів, що склало 55 та 33 % відповідно.

Найважливішу роль у розвитку виробництва

грає інноваційна активність та рівень інформатизації підприємств морської портової галузі, оскільки ця частина витрат спрямована на освоєння нових видів продукції, нових технологій, автоматизацію виробництва, а також підвищення рівня його інформатизації для удосконалення управління виробництвом. Особливе значення в ринковій економіці має освоєння нових видів продукції. Після спаду 1992-1996 років в Україні, особливо останніми роками, спостерігається значне зростання в освоєнні нових видів товарів, що свідчить про становлення інноваційного шляху розвитку української економіки.

Були проаналізовані витрати морських портів України на інновації та інформатизацію, а також ефективність цих витрат. За період із 2015 по 2018 рік індекс зростання витрат на інновації й інформатизацію по підприємствам морського транспорту зріс на 17 %. Оскільки витрати на інновації та інформатизацію здійснюються за рахунок коштів самих підприємств, очікується, що в умовах зростання об'ємів надання послуг ці витрати будуть відповідно зростати, при спаді можливий їхній спад. Практика діяльності господарюючих суб'єктів показує, що для підприємств державного сектору залежність між ростом витрат на інновації і зростанням виробництва майже відсутня. Принципово іншою є ситуація для підприємств морської портової галузі, які було приватизовано. Ці підприємства наращували витрати на інновації завжди: і в період зростання виробництва та надання послуг, і в період, коли через посилення регуляторної діяльності держави і спаду на світових ринках відбувався спад або скорочення темпів зростання перевантажувальних робіт. Таким чином, активізація інноваційної активності має пряму залежність від ефективності здійснення приватизаційних процесів.

Таблиця 3. Динаміка використання інвестицій основних морських портів України, тис. грн

МТП	Показники	Роки				
		2014	2015	2016	2017	2018
ДП «Одеський морський торговельний порт»	Капітальні інвестицій – всього, у тому числі:	4895,0	21744,0	16208,0	31185,0	40350,0
	- оновлення основного капіталу	2158,0	17033,	12702,0	29470,0	28400,0
	- модернізація основних засобів	1847,0	3448,0	2082,0	968,0	7850,0
	- оновлення необоротних матеріальних активів	849,0	1204,0	1369,0	727,0	3600,0
	- оновлення нематеріальних активів	41,0	58,0	55,0	20,0	500,0
ДП «Чорноморський морський торговельний порт»	Капітальні інвестицій – всього, у тому числі:	313043,0	113168,0	192131,0	165576,0	810599,0
	- капітальне будівництво	6039,0	5543,0	15890,0	33507,0	158300,0
	- оновлення основного капіталу	265522,0	93836,0	124550,0	106096,0	525679,0
	- модернізація основних засобів	41482,0	13789,0	51691,0	25884,0	89450,0
ДП «Маріупольський морський торговельний порт»	Капітальні інвестицій – всього, у тому числі:	183673,0	150105,0	154395,0	167684,0	211000,0
	- капітальне будівництво	148,0	7870,0	10153,0	5119,0	100650,0
	- оновлення основного капіталу	133304,0	61256,0	77653,0	119738,0	43000,0
	- оновлення необоротних матеріальних активів	1773,0	3380,0	4243,0	3103,0	5000,0

*За даними [4; 5; 6].

Примітне, що для підприємств морської портової галузі усіх форм власності характерне існування статистично значимої кореляційної залежності між зростанням інновацій і зростанням інвестицій, що свідчить про цілком визначену спрямованість інвестиційної діяльності на підприємствах із високою інноваційною активністю.

З огляду на те, що сама по собі динаміка витрат на інновації не відбиває рівня їх достатності й ефективності, були розраховані деякі питоми показники - питоми витрати на інновації на одного робітника.

Більш високі витрати на інновації та інформатизацію в розрахунку на одного робітника забезпечували більше зростання продуктивності

праці. До того ж треба зауважити, що з року в рік частка витрат на інновації та інформатизацію стосовно обсягу інвестицій в підприємствах морської портової галузі була і залишається значно більш високою. Цей факт свідчить про інноваційний шлях їхнього розвитку, що, очевидно, і визначає більш високу ефективність інвестицій [7].

Стратегічно орієнтовані морські порти мають розвивати інноваційні підходи. Одним із напрямів повинно стати використання смарт-технологій.

Упровадження їх у діяльність морського порту дає можливість стати більш привабливими та конкурентоспроможними за рахунок зменшення витрат [8].

Таблиця 4. Залежність між індексом інновацій й індексом діяльності, інвестицій та продуктивності праці морських портів України, (%)

	Продуктивність праці	Індекс діяльності	Індекс інвестицій
Індекс інновацій 2015/2016	9,3	9,0	7,2
Індекс інновацій 2016/2017	30,4	-9,6	8,4
Індекс інновацій 2017/2018	10,8	8,4	6,3

Штучний інтелект, Інтернет-технології та інші технологічні рішення дозволяють морським портам стати більш розумними з точки зору потоку вантажів, прогнозування ситуації або управління клієнтами. Моніторинг, збір даних і прогнозування використовуються для прийняття оптимальних рішень, вдосконалення процесів і підвищення їх ефективності чи чистоти. Проте ці перетворення все ще перебувають у зародковому стані. На даний момент морський порт є в основному ігровим майданчиком для технологічних інновацій, застосованих у логістиці. Існує передача навичок і знань з цих галузей логістики до портів, але порти все ще потребують власної цифрової революції [9].

З іншого боку, розумний порт не слід розглядати як просте застосування цифрових технологій. Інтелект порту також ґрунтується на його здатності розвивати спільний підхід. Географічні обмеження роблять порти обов'язковими шлюзами: неможливо відправити потік з Європи до Америки, не переходячи через порт - якщо не використовувати повітряний транспорт, що набагато дорожче. Тому адміністрація порту повинна виступати в ролі координатора дій між судноплавними компаніями, виробниками потоків і логістичними інтеграторами. Адміністрація порту повинна як виробляти, так і здійснювати технічні і технологічні питання.

Завдання полягає у створенні екосистем, спільнот інтересів і практик, які роблять порт більш інноваційними і, отже, більш привабливим [10].

Висновки та перспективи подальших розвідок

Результати аналізу свідчать, що морські порти України мають внутрішній потенціал щодо здійснення інноваційних процесів. Головна мета системи стратегічного управління інноваційним розвитком має бути орієнтована на підвищення конкурентоспроможності портової галузі та інтеграції її до пріоритетної Європейської транспортної мережі.

Завданнями розробки стратегій інноваційного розвитку морських портів України мають бути:

- залучення більшого обсягу приватного капіталу та інвестицій у нові об'єкти та обладнання з метою розширення потужностей обробки вантажів, зокрема, в концесію;
- забезпечення створення нових конкурентних позицій у контексті інтегрування інновацій у напрямку використання смарт-технологій;
- активна участь у міжнародних організаціях з метою створення умов для транскордонних перевезень вантажів та приведення стандартів роботи морських портів у відповідність з європейськими вимогами.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Myshchak, I. Проблеми і перспективи законодавчого забезпечення інноваційного розвитку в Україні. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2018. № 6. С. 34-43. <https://doi.org/10.32886/instzak.2018.06.05>.
2. Гришова І. Ю., Дяченко О. П. Державна інвестиційна політика розвитку морських портів України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 11. С. 97-102. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.11.97.
3. Галицький О. М., Гришова Р. В. Державна політика соціалізації осіб з інвалідністю в контексті розвитку інформаційних технологій. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 22. С. 126-130. DOI: 10.32702/2306-6814.2018.22.126.
4. Гришова І. Ю., Дяченко О. П. Державна політика розвитку морських портів України в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 13. С. 5-11. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.13.5.
5. Про морські порти України: Закон України від 17 трав. 2012 р. № 4709-VI із змінами // Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2013. № 7. Ст. 65. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
6. Стратегія розвитку морських портів України на 25 років. Проект. URL: <http://ftukr.org.ua/home/zakonodavstvo/galuz-morskogo-transportuu/postanovi-kmu/623-strategiya-rozvitku-morskikh-portiv-ukrajini-na-25-rokiv>.

7. Офіційний сайт Державного підприємства "Адміністрація морських портів України". URL: <http://www.uspa.gov.ua/> (дата звернення 20.04.2019).
8. Давидюк О. О., Габ О. Г. Розвиток підприємств морського транспортного комплексу в контексті глобальної макроекономічної кон'юнктури. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 13. С. 12–16. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.13.12.
9. Shabatura T. S., Kravchuk A. A., Hnatieva T. M. Model of economic development enterprise in the context to European integration. *Науковий вісник Полісся*. 2017. № 3 (11). Ч. 2. С. 89-94.
10. Гнат'єва Т. М., Кабанова О. П. Сучасні тенденції залучення капітальних інвестицій, як важливий фактор структурної перебудови економіки. *Фінансові дослідження*. Вип. 1(4). 2018. URL: <http://fr.stu.cn.ua/index.pl?task=arcinf&l=ua&j=14&id=107>.
11. Гришова І. Ю. Сучасне формування системи управління персоналом як конкурентоздатність національної економіки. *Економічний форум*. 2016. №1. С. 340-347.

REFERENCES

1. Myshchak, I. (2018). Problemy i perspektyvy zakonodavchoho zabezpechennya innovatsiynoho rozvytku v Ukraini [Problems and prospects of legislative support of innovative development in Ukraine]. *Naukovi zapysky Instytutu zakonodavstva Verkhovnoyi Rady Ukrainy - Scientific notes of the Institute of Legislation of the Verkhovna Rada of Ukraine*, (6), 34-43. [in Ukrainian] <https://doi.org/10.32886/instzak.2018.06.05>.
2. Gryshova, I. Yu., Dyachenko, O. P. (2019). Derzhavna investytsiyna polityka rozvytku mors'kykh portiv Ukrainy [State investment policy of development of seaports of Ukraine.]. *Investytsiyi: praktyka ta dosvid - Investment: practice and experience*, 11, 97-102. [in Ukrainian]. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.11.97.
3. Halyts'kyi, O. M., Hryshova, R. V. (2018). Derzhavna polityka sotsializatsiyi osib z invalidnistyu v konteksti rozvytku informatsiynykh tekhnolohiy [State policy of socialization of persons with disabilities in the context of information technology development.]. *Investytsiyi: praktyka ta dosvid - Investment: practice and experience*, 22, 126–130. [in Ukrainian] DOI: 10.32702/2306-6814.2018.22.126.
4. Gryshova, I. Yu., Dyachenko, O. P. (2019). Derzhavna polityka rozvytku mors'kykh portiv Ukrainy v konteksti rozvytku mizhnarodnykh transportnykh korydoriv [State policy of development of Ukrainian seaports in the context of development of international transport corridors]. *Investytsiyi: praktyka ta dosvid - Investment: practice and experience*, 13, 5–11. [in Ukrainian]. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.13.5.
5. Pro mors'ki porty Ukrainy: zakon Ukrainy vid 17 trav. 2012 r. # 4709-VI iz zminyamy [On the seaports of Ukraine: the law of Ukraine.]. (2012). *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrainy - Information of the Verkhovna Rada of Ukraine (VVR)*. 2013. # 7. St. 65. Retrieved from: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>. [in Ukrainian].
6. Stratehiya rozvytku mors'kykh portiv Ukrainy na 25 rokiv. Proekt [Strategy of development of seaports of Ukraine for 25 years. Project]. (n.d.). Retrieved from: <http://ftrtkr.org.ua/home/zakonodavstvo/galuz-morskogo-transportu/postanovi-kmu/623-strategiya-rozvitku-morskikh-portiv-ukrajini-na-25-rokiv>. [in Ukrainian].
7. Ofitsiynyy sayt Derzhavnoho pidpryyemstva "Administratsiya mors'kykh portiv Ukrainy" [Official site of the State Enterprise "Administration of Seaports of Ukraine"]. (2019). URL: <http://www.uspa.gov.ua>. [in Ukrainian].
8. Davydyuk, O. O., Hab, O. H. (2019). Rozvytok pidpryyemstv mors'koho transportnoho kompleksu v konteksti hlobal'noyi makroekonomichnoyi kon'yunktury [Development of enterprises of the maritime transport complex in the context of global macroeconomic conditions.]. *Investytsiyi: praktyka ta dosvid - Investment: practice and experience*, 13, 12-16. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.13.12. [in Ukrainian]
9. Shabatura, T. S., Kravchuk, A. A., Hnatieva, T. M. (2017). Model of economic development enterprise in the context to European integration. *Naukovyy visnyk Polissya - Scientific Bulletin of Polissya*, 3 (11), 89-94. [in Ukrainian].
10. Hnat'yeva, T. M., Kabanova, O. P. (2018). Suchasni tendentsiyi zaluchennya kapital'nykh investytsiy, yak vazhlyvyi faktor strukturnoyi perebudovy ekonomiky [Current trends in attracting capital investment as an important factor in structural restructuring of the economy]. *Finansovi doslidzhennya - Financial research*, 1(4). Retrieved from: <http://fr.stu.cn.ua/index.pl?task=arcinf&l=ua&j=14&id=107>. [in Ukrainian].
11. Hryshova, I. Yu. (2016). Suchasne formuvannya systemy upravlinnya personalom yak konkurentozdatnist' natsional'noyi ekonomiky [Modern Formation of Personnel Management System as a Competitiveness of National Economy]. *Ekonomichnyy forum - Economic Forum*, 1, 340-347. [in Ukrainian].