

---

**УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ**

---

УДК 351: (338.47+656.61)

**О. М. Парубець**, д. е. н., доцент**ДОСЛІДЖЕННЯ НАПРЯМКІВ ДЕРЖАВНОЇ ІННОВАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ  
РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

**Анотація.** Досліджено повноваження і функції центральних органів виконавчої влади з реалізації державної політики у сфері розвитку морського транспорту України. Виявлено, що однією з основних проблем є невідповідність морського транспорту міжнародним критеріям інноваційного розвитку. Зазначено на необхідність розробки єдиної державної концепції інноваційного розвитку судноплавних компаній та інфраструктури портів.

**Ключові слова:** державна політика; інноваційний розвиток; морський транспорт; конкурентоспроможність; інфраструктура.

**Е. Н. Парубець**, д. э. н., доцент**ИССЛЕДОВАНИЕ НАПРАВЛЕНИЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИННОВАЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ  
РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ**

**Аннотация.** Исследовано полномочия и функции центральных органов исполнительной власти в реализации государственной политики в сфере развития морского транспорта Украины. Выявлено, что одной из основных проблем является несоответствие морского транспорта международным критериям инновационного развития. Указано на необходимость разработки единой государственной концепции инновационного развития судоходных компаний и инфраструктуры портов.

**Ключевые слова:** государственная политика; инновационное развитие; морской транспорт; конкурентоспособность; инфраструктура.

**О. М. Parubets**, Doctor of Economic Sciences,  
Associate Professor**RESEARCH OF THE DIRECTIONS OF STATE POLICY OF INNOVATIVE DEVELOPMENT  
OF THE MARINE TRANSPORT OF UKRAINE**

**Abstract.** The powers and functions of central executive authorities on the implementation of state policy in the field of development of maritime transport of Ukraine have been investigated. Nonconformity of maritime transport with international criteria of innovative development has been revealed as one of the main problems. The necessity of the development of a unified state concept of innovation development of shipping companies and port infrastructure has been indicated.

**Keywords:** state policy; innovative development; maritime transport; competitiveness; infrastructure.

**Актуальність теми дослідження.** Сучасні тенденції розвитку морського транспорту України свідчать про недосконалу державну політику його розвитку. Хронічна нестача коштів державного бюджету на інноваційний розвиток морської галузі призводить до втрати конкурентоспроможності національних судноплавних компаній, погіршення якості інфраструктури портів. Збільшення інноваційного розриву під впливом процесів глобалізації та інтеграції обумовлює системне відставання морської галузі України від рівня розвитку світового ринку морських перевезень. В таких умовах без розробки єдиної ефективної державної інноваційної політики розвитку морського транспорту досягти конкурентних переваг досить складно.

## УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ

**Постановка проблеми.** Відсутність єдиної державної інноваційної політики розвитку морського транспорту негативно впливає на забезпечення потреб економіки України. У зв'язку з цим метою даної статті є дослідження проблем у державному регулюванні активізації інноваційних процесів на морському транспорті та розробки напрямків їх усунення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретико-методологічні та науково-практичні засади обґрунтування стратегічного та інноваційного розвитку, державного регулювання та державної підтримки морського транспорту та морегосподарського комплексу України в своїй працях досліджували Л. Ю. Вдовиченко, М. В. Волосюк, Б. В. Буркинський, В. В. Жихарєва, О. М. Кібік, О. М. Котлубай, О. П. Подцерковний, В. М. Степанов та багато інших.

**Виділення недосліджених частин загальної проблеми.** Не дивлячись на прийняття державою стратегій розвитку морського транспорту та портової інфраструктури, створення нових органів державної виконавчої влади, стан морської галузі знаходиться в критичному стані і в майбутньому може негативно позначитися на показниках економічної і транспортної безпеки України.

**Постановка завдання.** В сучасних умовах відродження флоту морського транспорту та модернізація портової інфраструктури потребують впровадження державними органами виконавчої влади інноваційних методів управління та розробки ефективної державної політики регулювання зазначеними процесами.

**Викладення основного матеріалу.** Перш ніж зупинитися на напрямках державної інноваційної політики розвитку морського транспорту проведемо аналіз основних показників його діяльності. Обсяг перевезення вантажів і пасажирів морським транспортом наведено в Таб. 1.

Таблиця 1

### Динаміка перевезень вантажів і пасажирів морським транспортом України

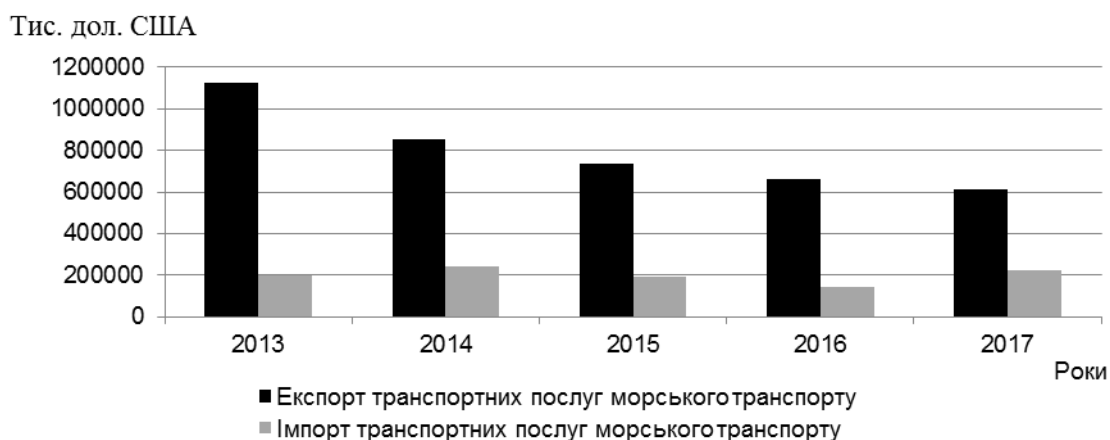
Показники	Роки				
	2013	2014	2015	2016	2017
Обсяг перевезення вантажів, млн т	3	3	3	3	2
Обсяг перевезення пасажирів, тис. осіб	6642	29	26	30	29
з них у міжнародному сполученні	906	21	16	19	11

*Джерело:* складено автором на основі [1]

Як видно з наведених в Таб. 1 даних питома вага морського транспорту в загальному обсязі вантажних перевезень у 2017 р. складала всього 0,14 %. Стосовно пасажирських перевезень їх частка була ще менше, що пояснюється зниженням їх обсягу за рахунок втрати портів Чорного моря і анексією Криму.

Актуальною для нашої держави залишається проблема збільшення експортного потенціалу, частково вирішити яку можна за рахунок ефективного функціонування морських портів та збільшення обсягу експорту транспортних послуг морським транспортом. Переваги перевезення вантажів морським транспортом безперечні, оскільки він є найбільш економічно вигідним в порівнянні з іншими видами транспорту, особливо повітряним. На фоні зростання обсягу світової торгівлі підвищується роль морського транспорту в експорті транспортних послуг і збільшенні валютних надходжень держави. Не дивлячись на це аналіз показників обсягу експорту-імпорту транспортних послуг, що здійснюється морським транспортом наведений на Рис. 1, свідчить, що на долю експорту таких послуг за підсумками 2017 р. приходилося 10,4 % від їх загального обсягу в розрізі різних видів транспорту. При цьому в порівнянні з 2013 р. у 2017 р. обсяг експорту транспортних послуг морським транспортом зменшився у 1,8 рази. На долю імпорту зазначених послуг у 2017 р. приходилося 18,4 % від загального обсягу транспортних послуг. Обсяг зазначених послуг збільшився у 2017 р. в порівнянні з 2013 р. більше ніж у 1,1 рази. Аналіз наведених показників свідчить про неефективне використання експортного потенціалу морського транспорту України та недооцінку його ролі у міжнародній торгівлі.

## УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ



**Рис. 1. Експорт-імпорт транспортних послуг морського транспорту**

*Джерело:* складено автором на основі [1]

Існуюча мережа морських портів налічує 13 портів Чорного та Азовського морів. Обсяги перевалки вантажів морськими портами України наведено в Таб. 2.

*Таблиця 2*

### Перевалка вантажів морськими портами України, млн т.

Показники	Роки				
	2013	2014	2015	2016	2017
Обсяг перевалки вантажів, у тому числі	149,5	142,3	144,5	131,7	132,9
експортних	99,2	101,9	103,8	100,2	98,8
імпортних	18,7	16,8	18,0	6,0	20,6
транзитних	29,3	20,5	15,9	10,3	11,8
внутрішнього сполучення	2,4	3,1	6,8	5,2	1,7

*Джерело:* складено автором на основі [1; 2]

Найбільшу частку в обсязі перевалки вантажів морським транспортом займають експортні послуги. Однак за підсумками 2017 р. в порівнянні з 2016 р. цей показник знизився на 1,4 %. При цьому зростання відбулося в напрямку обробки імпортних і транзитних вантажів на 29,1 та 14,0 % відповідно. У 2017 р. в порівнянні з 2016 р. більш ніж у 3 рази зменшився обсяг обробки вантажів у внутрішньому сполученні.

Міжнародні порівняння розвитку інфраструктури морського транспорту можна наглядно прослідкувати, проаналізувавши показники Індексу глобальної конкурентоспроможності, що наведені в Таб. 3.

*Таблиця 3*

### Інфраструктурна складова Індексу глобальної конкурентоспроможності

Позиції України	2013-2014 рр. (серед 148 країн світу)	2014-2015 рр. (серед 144 країн світу)	2015-2016 рр. (серед 140 країн світу)	2016-2017 рр. (серед 138 країн світу)	2017-2018 рр. (серед 137 країн світу)
Якість усієї транспортної інфраструктури	70	75	82	88	88
Якість портової інфраструктури	94	107	108	96	93

*Джерело:* складено на основі [3]

Починаючи з 2016 р. відбулося погіршення показників якості портової інфраструктури в Україні, що свідчить про необхідність її розвитку у відповідності до міжнародних вимог і стандартів, які в

---

**УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ**

---

першу чергу стосуються інноваційного оновлення та впровадження сучасних інформаційних технологій.

Державна інноваційна політика розвитку морського транспорту передбачає комплекс стратегічних заходів, зазначених в Транспортній стратегії України до 2030 р., Морській доктрині України до 2035 р., Стратегії розвитку морських портів України до 2038 р.

У Транспортній стратегії [4] зазначається, що комплексне інноваційне оновлення транспорту можливе завдяки реалізації державної стратегії інноваційної діяльності і розвитку та створенню Інноваційного фонду транспорту. Значна увага в Стратегії приділена розвитку саме внутрішнього водного транспорту, оновленню його основних засобів, забезпеченню безпеки судноплавства, впровадженню інноваційних технологій та освітніх програм, розширенню меж інноваційного партнерства з країнами ЄС, США, Китаєм, впровадженню сучасних інформаційних технологій управління рухом, модернізації інфраструктури морських портів тощо.

В Морській доктрині України до 2035 р. [5] вказується на необхідність розробки державної морської політики країни як морської держави, впровадження перспективних технологій мультимодальних перевезень і перевантаження вантажів при взаємодії різних видів транспорту, відповідності системи руху морських суден європейським вимогам та прискорення інтеграції до SafeSeaNet; посилення державного нагляду за безпекою мореплавства, розвитку суднобудування шляхом синергії морських кластерів у спеціальній економічній зоні Миколаїв, створення за участю держави вертикально інтегрованих структур, посилення державного контролю у сфері інноваційного розвитку суднобудування; впровадження сучасних процедур і технологій виконання вантажних робіт; розвиток інфраструктури морських портів і морських шляхів, а також круїзного та яхтового туризму тощо.

Згідно до Стратегії розвитку морських портів до 2038 р. [6] передбачається активізація інноваційної діяльності завдяки застосуванню новітніх технологій, здійснення заходів з ресурсозбереження, зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище; впровадження механізмів залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі, зокрема об'єктів портової інфраструктури в обсязі 26 млрд гривень та забезпечення державних гарантій та захисту прав інвесторів. Також в Стратегії наголошується на необхідності створення мережі морських кластерів.

Інноваційні трансформації діяльності суб'єктів морського бізнесу потребують значного обсягу інвестицій на їх впровадження. Тільки для підвищення ефективності діяльності морських портів необхідно залучити інвестицій на суму понад 3 млрд доларів США [5]. За підтримки Адміністрації морських портів України [2] створено інвестиційний портал портової галузі, на якому розміщені дванадцять проектів у восьми з тринадцяти морських портах на загальну суму більше ніж 400 млн дол. США.

Формування та реалізацією державної політики у сфері морського та річкового транспорту, в основному, здійснюють Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури, Адміністрація морських портів України.

Виконання повноважень та функцій з реалізації державної політики розвитку водного транспорту покладено на Державну службу морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація) [7], яка розпочала свою діяльність 22 серпня 2018 р. Серед запланованих на 2019 р. заходів інноваційними є створення Єдиної операційно-інформаційної системи «АІС Морська Адміністрація», завдяки якій буде відбуватися взаємодія з учасниками світового ринку торговельного мореплавства, відбір суден по встановлених критеріях, створення електронної бази даних стосовно суден, що мають право ходити під державним прапором України. Також передбачено створення в містах Київ, Одеса, Львів, Дніпро, Харків сервісних центрів за принципом «Єдиного вікна», що дасть змогу підвищити якість, швидкість та прозорість отримання адміністративних послуг за допомогою телекомунікаційних мереж.

Більшість із вищезазначених напрямків державної політики у сфері регулювання морського транспорту мають декларативний характер при відсутності чіткої конкретизації дій та

---

**УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ**

---

повноважень, а також ресурсів державних органів влади стосовно забезпечення їх виконання. Це підтверджується і аналізом вищенаведених показників діяльності морського транспорту за період 2013-2017 рр., з якого видно, що не дивлячись на існування стратегічних програм розвитку, розвиненої мережі державних органів виконавчої влади суттєвого удосконалення потребують напрямки державної інноваційної політики з метою підвищення ефективності і конкурентоспроможності зазначеного виду транспорту.

Системними проблемами функціонування морського транспорту на протязі багатьох років виступають наступні:

- високий ступінь зносу морських суден при відсутності державного замовлення на продукцію підприємств суднобудування;
- незадоволення попиту вітчизняних судноплавних компаній на продукцію суднобудування по причині орієнтації останньої на зовнішні ринки морських перевезень;
- несвоєчасне і недостатнє фінансування морської галузі;
- відставання у впровадженні сучасних транспортних, логістичних та інформаційних технологій та їх поєднання з метою підвищення рівня ефективності і безпеки морського транспорту;
- недостатній рівень пропускної спроможності морських портів;
- нерозвиненість та низька якість логістичної припортової інфраструктури;
- значні витрати часу на оформлення вантажів та суден у портах під час міжнародних перевезень;
- відставання у впровадженні мережевих підходів, що передбачають не тільки процеси кластеризації на морському транспорті, але і формування або входження до складу існуючих морських альянсів;
- невідповідність якості транспортних послуг морського транспорту міжнародним стандартам;
- високий рівень тарифів на перевалку вантажів у морських портах;
- скорочення морського транспортного флоту зареєстрованого під національним прапором України;
- відсутність комплексного підходу до своєчасного оновлення статистичної бази показників діяльності морського транспорту, що стає суттєвою перешкодою на шляху вкладання інвестицій, особливо з боку приватних інвесторів в його інноваційний розвиток [8].

Наслідком неефективної державної інноваційної політики є використання не в повному обсязі можливостей інвестиційно-інноваційного потенціалу морського транспорту, а також невиконання Україною своїх зобов'язань як держави прапора, держави порту відповідно до міжнародних договорів і вимог законодавства.

**Висновки.** Без здійснення ефективної державної інноваційної політики розвитку морського транспорту не можливо забезпечити отримання статусу морської держави, зростання ролі вітчизняного морського флоту у перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів України, оновлення матеріальної бази судноплавних компаній та морських портів, впровадження сучасних транспортно-логістичних та інформаційно-комунікаційних технологій, підвищення конкурентоспроможності на міжнародному ринку морських перевезень.

Проблеми державного регулювання інноваційного розвитку морського транспорту не втрачають своєї актуальності протягом багатьох років і потребують розробки дієвих напрямків державної інноваційної політики. Такі напрямки повинні відповідати сучасному етапу розвитку глобалізаційних процесів, необхідності активізації інноваційного співробітництва суб'єктів вітчизняного морського бізнесу з іншими країнами світу і особливо ЄС в напрямку впровадження сучасних технологічних рішень.

Державне управління інноваційним розвитком морського транспорту повинно бути зосереджено на двох основних напрямках, а саме проведення інноваційних трансформацій діяльності судноплавних компаній і транспортного флоту та інноваційного оновлення морського портового господарства та інфраструктури. Сучасний стан морського флоту України як і стан портової інфраструктури потребує з боку органів центральної виконавчої влади в сфері

---

**УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ**

---

регулювання морського транспорту дієвих кроків відносно фінансової підтримки інноваційних змін. Остання, по-перше, повинна бути спрямована на покращення інвестиційного клімату завдяки державній підтримці розвитку концесійних і лізингових відносин, державно-приватного партнерства, стимулювання участі у міжнародних інноваційних проектах та розвитку міжнародного науково-технічного співробітництва. По-друге, передбачати дієві заходи стосовно реформування існуючої кредитної системи, яка не сприяє зниженню вартості кредитних ресурсів на будівництво або купівлю суден чи об'єктів портової інфраструктури та не передбачає можливості отримання кредитів суб'єктами морського бізнесу без застави та внеску частини власного капіталу.

Інноваційний розвиток судноплавних компаній та морських портів повинен базуватися на потребах суб'єктів економічної діяльності як основних споживачів транспортних послуг морського транспорту та передбачати можливості розвитку інфраструктури портів та підвищення їх пропускної спроможності у взаємодії діяльності і координації зусиль державних органів виконавчої влади, що регулюють діяльність різних видів транспорту.

Також посилення контролю з боку органів державної влади потребує система фінансового планування і управління фінансовими ресурсами судноплавних компаній і портів, особливо та їх частина, яка спрямовується на інноваційний розвиток.

**Література**

1. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Адміністрація морських портів України. [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://www.uspa.gov.ua/ru/pres-tsentr/novini/novini-ampu/15805-u-2017-rotsi-morski-porti-ukrajini-obrobili-majzhe-133-mln-tonn-vantazhiv>.
3. World Economic Forum [Electronic resource]. - Access mode : <http://https://www.weforum.org/reports>.
4. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.
5. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 р. № 1307 [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF>.
6. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548-р. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>.
7. Державна служба морського та річкового транспорту України [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://marad.gov.ua/>.
8. Парубець О. М. Методологічні основи розвитку мережевих об'єднань підприємств транспорту: монографія / О. М. Парубець. - Ніжин : Аспект-Поліграф, 2015. - 364 с.

**Reference**

1. Sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [Site of The State Statistics Service of Ukraine]. [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua/). Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].
2. Sait Administratsii morskikh portiv Ukrainy [Site of Administration of seaports of Ukraine]. [www.uspa.gov.ua](http://www.uspa.gov.ua). Retrieved from <http://www.uspa.gov.ua/ru/pres-tsentr/novini/novini-ampu/15805-u-2017-rotsi-morski-porti-ukrajini-obrobili-majzhe-133-mln-tonn-vantazhiv> [in Ukrainian].
3. Site of World Economic Forum. [www.weforum.org](http://www.weforum.org). Retrieved from <http://https://www.weforum.org/reports> [in English].
4. Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy "Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku" : vid 30.05.2018 r., № 430-r [Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030" from 30.05.2018 r., № 430-r]. [zakon.rada.gov.ua](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> [in Ukrainian].
5. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy "Pro zatverdzhennia Morskoï doktryny Ukrainy na period do 2035 roku" : vid 07.10.2009 r., № 1307 [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the Marine Doctrine of Ukraine for the period up to 2035" from 07.10.2009 r., № 1307]. [zakon.rada.gov.ua](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF> [in Ukrainian].
6. Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy "Pro zatverdzhennia Stratehii rozvytku morskikh portiv Ukrainy na period do 2038 roku" : vid 11.07.2013, № 548-r [Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the Strategy of Development of Seaports of Ukraine for the Period till 2038" from 11.07.2013, № 548-r]. [zakon.rada.gov.ua](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-r). Retrieved from <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-r> [in Ukrainian].
7. Sait Derzhavnoi sluzhby morskoho ta richkovoho transportu Ukrainy [Site of State service of sea and river transport of Ukraine]. [marad.gov.ua](http://marad.gov.ua/). Retrieved from <http://marad.gov.ua/> [in Ukrainian].
8. Parubets, O. M. 2015. *Metodolohichni osnovy rozvytku merezhevykh obiednan pidpriemstv transportu [Methodological bases of development of network associations of transport enterprises]*. Nizhyn : Aspekt-Polihraf [in Ukrainian].

Надійшла 10.11.2018