

DOI: <https://doi.org/10.35546/kntu2308-8834/2020.1.7>

УДК 351/354

Артем'єв Олександр Сергійович

аспірант кафедри державного управління і місцевого самоврядування
Херсонського національного технічного університету

ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКИМ КОМПЛЕКСОМ УКРАЇНИ

Одним з ефективних інструментів популяризації України у світі може стати сформований конкурентоспроможний морегосподарський комплекс. Таке припущення вимагає забезпечення інноваційного розвитку всіх галузей морегосподарського комплексу держави, відтворення морської інфраструктури та ефективного мореплавства. Утім без ефективного державного управління неможливо запровадити сталий розвиток морегосподарського комплексу України.

Морегосподарський комплекс можна представити як сукупність трьох основних підсистем – соціальної (населення окремо взятої території й різноманітні соціальні інституції), екологічної (чинники живої й неживої природи) та економічної (різноманітні суб'єкти господарювання, пов'язані між собою як споживачі й постачальники певних послуг і товарів). Цілісність морегосподарського комплексу безпосередньо залежить від якості взаємодії його підсистем. Зовнішніми ознаками морегосподарського комплексу як системи є функції, що відбивають безпосереднє призначення системи.

Установлено, що сьогодні державне управління морегосподарським комплексом визначається такими характеристиками: ринок істотно монополізований, що не дає змоги організувати повноцінну конкуренцію; галузева структура відрізняється високою матеріаломісткістю; розвиток підприємництва перебуває в стагнаційному стані; слабо працює ринок цінних паперів; не розвивається належним чином інвестиційна та інноваційна діяльність. Усе це гальмує процеси розвитку морегосподарського комплексу. Державне управління морегосподарським комплексом не є ефективним і, відповідно, повною мірою відповідає викликам глобалізації.

У стратегічному ракурсі розвитку державного управління морегосподарським комплексом слід передбачити стратегію розвитку морегосподарської діяльності в Україні, яка об'єднає інтереси всіх сфер, які входять у зазначений комплекс.

Ключові слова: державна політика, державне управління, морегосподарський комплекс.

Постановка проблеми в загальному вигляді. Одним з ефективних інструментів популяризації України у світі може стати сформований конкурентоспроможний морегосподарський комплекс. Таке припущення вимагає забезпечення інноваційного розвитку всіх галузей морегосподарського комплексу держави, відтворення морської інфраструктури та ефективного мореплавства, повноцінного функціонування прибережних зон, структурної перебудови господарства приморських

регіонів тощо. Утім без ефективного державного управління неможливо запровадити сталий розвиток морегосподарського комплексу України. Саме тому визначення особливостей державного управління є актуальним в умовах сьогодення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі питання функціонування морегосподарського комплексу розглянуто в працях таких науковців, як О. Белова, О. Гайду, Д. Зятіна, Д. Іванов, В. Ковалевич В. Мірошко, В. Ніколаєв, О. Подцерковний, М. Широков та інші.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Останнім часом інтерес науковців також не послаблюється, оскільки питання підвищення ефективності розвитку й використання морського потенціалу України є актуальним в умовах євроінтеграції нашої держави. Однак питання державного управління морегосподарським комплексом України залишається недостатньо розкритим.

Формування цілей статті. Саме тому метою статті є теоретичний аналіз державного управління морегосподарським комплексом України на сучасному етапі.

Виклад основного матеріалу. Вивчення наукової літератури з досліджуваного питання показало, що існує низка підходів до поняття морегосподарського комплексу, але єдності суджень у його визначенні досі немає. Так, О. Кібік, О. Подцерковний, Ю. Драпайло, В. Котлубай та ін. вважають, що під морегосподарським комплексом варто розуміти територіальне поєднання суб'єктів господарської діяльності галузі морського транспорту, суб'єктів інших галузей незалежно від форм власності, які взаємодіють між собою та конкурують у межах однієї сфери діяльності, з метою задоволення потреб населення та суспільного виробництва в продукції та послугах морського транспорту за допомогою використання природних, інтелектуально-професійних і створених людиною засобів [1]. На думку зазначених вище вчених, основними напрямками діяльності у сфері

функціонування морегосподарського комплексу можна вважати: господарську діяльність у морському порту ; транспортну морегосподарську діяльність (з приводу здійснення перевезень морським транспортом пасажирів і вантажів) ; суднобудівельну й судноремонтну діяльність; рибне господарство (рибна промисловість), яке включає і функціонування морських рибних портів і морського транспорту рибного господарства), супутню будівельну, підрядну і пов'язану з ними діяльність, спрямовану на створення, управління й підтримку в нормальному стані об'єктів портової інфраструктури [1].

Як складну, багатокomпонентну керовану систему, цільовими функціями якої є забезпечення господарства країн природними ресурсами морів та океанів, розширення зовнішньоекономічного потенціалу, що формується на рівні підприємств, регіонів і країн, визначають морегосподарський комплекс В. Ковалевський, О. Михайлюк, В. Семенов та інші автори [2].

Ю. Седнев визначає морегосподарський комплекс як складну соціально-господарську систему, що складається з транспортних, виробничих, соціальних, природокористовних, управлінських та інших відносин [3]. Також морегосподарський комплекс відрізняється від інших транспортно-господарських комплексів концентрацією власних виробничих, організаційних і кадрових ресурсів у приморських територіальних громадах, насамперед міських. Також морегосподарський комплекс можна вважати специфічним об'єктом муніципальних правовідносин [3].

У свою чергу ми подіємо думку А. Филипенко та В. Баришнікової, які наголошують, що морегосподарський комплекс є складним комплексом взаємопов'язаних підприємств різного розміру та спеціалізації, взаємодія яких є обов'язковим елементом їх діяльності та сприяє розвитку морської галузі загалом

Виходячи з вищесказаного, морегосподарський комплекс можна представити як сукупність трьох основних підсистем – соціальної (населення окремо взятої території і різноманітні соціальні інституції), екологічної (чинники живої й неживої природи) та економічної (різноманітні суб'єкти господарювання, пов'язані між собою як споживачі й постачальники певних послуг і товарів). Цілісність морегосподарського комплексу безпосередньо залежить від якості взаємодії його підсистем. Зовнішніми ознаками морегосподарського комплексу як системи є функції, які відбивають безпосереднє призначення системи.

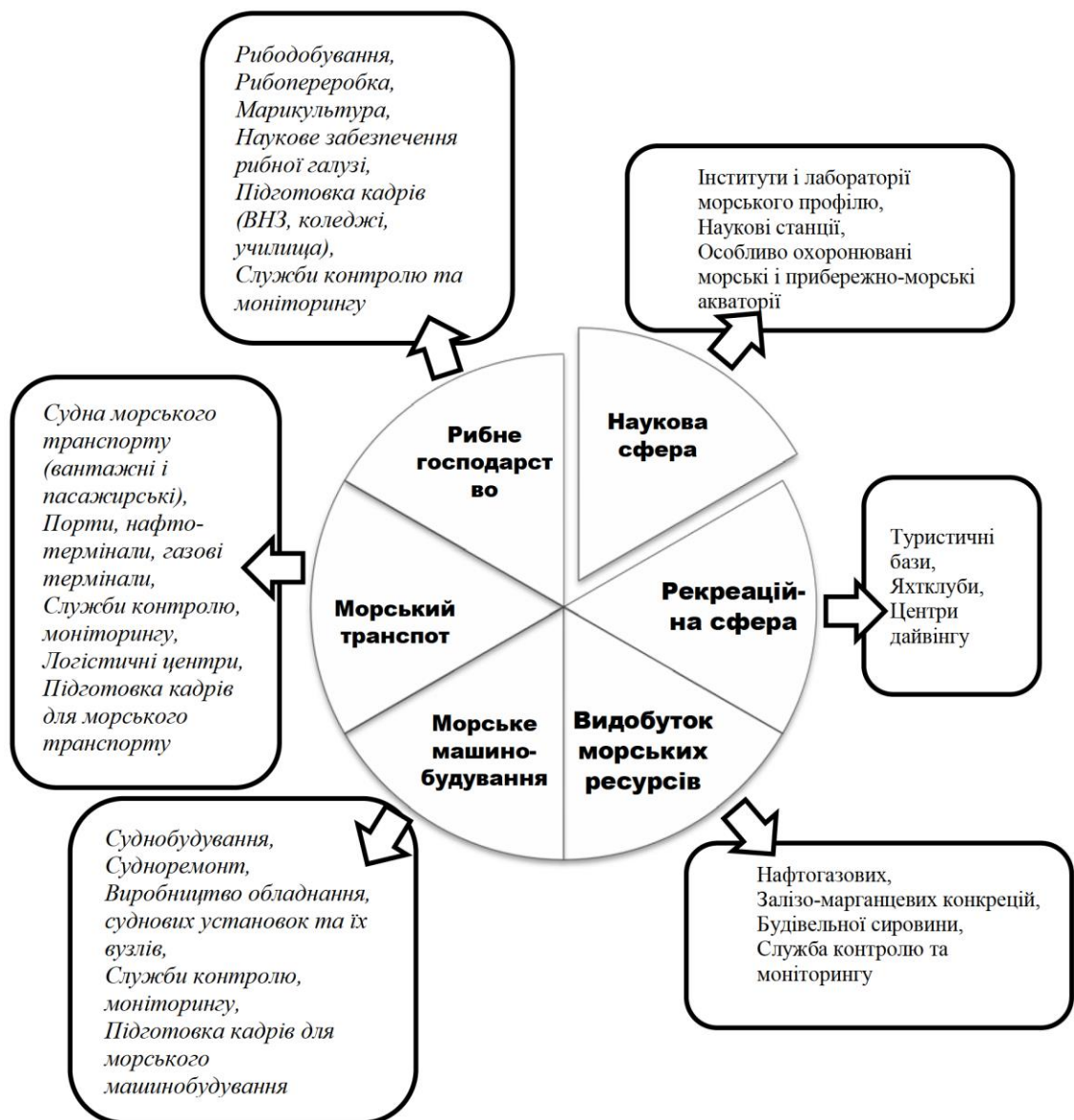


Рис. 1. Інтегроване представлення морегосподарського комплексу України [5].

К. Степанова зазначає, що морегосподарський комплекс є міжгалузевим, що забезпечує сполучення морських і сухопутних видів діяльності. У нього входять: рибне господарство, морський транспорт, суднобудівні і судноремонтні підприємства, берегова інфраструктура (центри зв'язку, інституційна система, сервісні послуги) (рис. 1).

Якщо значно розширити змістовне наповнення сутності морегосподарського комплексу, то його можна розглядати як складову національної економіки, що поєднує в собі процес отримання вигоди від використання ресурсів морського та приморського середовища шляхом упровадження ефективної та безпечної морської господарської діяльності, а також інтегрує галузі, що виготовляють засоби виробництва й обслуговування комплексу з метою посилення виробничого та транспортно-транзитного потенціалу регіону і держави.

Крім визначення сутності поняття морегосподарського комплексу та змісту його підсистем варто розуміти й положення, що забезпечуватимуть ефективне функціонування в Україні морегосподарського комплексу, а саме: збалансований розвиток чинних суб'єктів морегосподарського комплексу; переорієнтацію або створення нових суб'єктів, що заповнять відсутні сегменти в морегосподарському комплексі; ліквідацію диспропорцій, що виникають у розвитку функціональних сегментів морегосподарського комплексу; тісний взаємозв'язок усіх суб'єктів морегосподарського комплексу; розширення участі суб'єктів морегосподарського комплексу в побудові стратегії економічного розвитку морської діяльності. При цьому ефективне управління в сучасному морегосподарському комплексі України має здійснюватися на державному, регіональному рівнях та рівні суб'єктів господарювання за допомогою прямих і непрямих методів [6, с.15].

Узагальнюючи різні наукові підходи, можна стверджувати, що комплексне управління морегосподарським комплексом орієнтоване на: забезпечення рамкових умов для сталого розвитку різних сфер морської

економіки, тим самим допомагаючи збільшити прибуток і зайнятість; підвищення ефективності регулювання та планування морегосподарської діяльності та зниження витрат у зв'язку з розвитком інформаційних і екологічних послуг; досягнення мультиплікативного ефекту в галузі збереження морської екосистеми і сприятливого навколишнього середовища для місцевих громад; підвищення ефективності коопераційних зв'язків у рамках міжнародних угод з компетентними органами сусідніх держав щодо організації спостережень за станом морських екосистем, регулювання спільного використання водних біологічних ресурсів і родовищ корисних копалин у прикордонних морських районах.

Аналіз звітних показників підприємств морського транспорту свідчить про стихійне формування вітчизняного морегосподарського комплексу впродовж тривалого часу, що призводить до зниження потенціалу, виникнення суттєвих диспропорцій в операційній, інноваційній, інвестиційній та фінансовій діяльності. Особливо це простежується в максимальному акцентуванні уваги на пріоритетах розвитку портів.

Таблиця 1

Основний перелік сучасних виробничих потужностей
морегосподарського комплексу України [7]

Підприємства морегосподарського комплексу	Найвний потенціал, що зосереджений у морській галузі	Тенденції та проблеми розвитку
Флот	Морський - 274 од. річковий – 1034 од. пасажирський - 29 од. Отримав розвиток спеціалізований флот: контейнеровози, ролкери, пороми, рефрижератори, овочевози, лісовози, ліхтеровози, судна для перевезення важко-габаритних вантажів	Понад 85% судів перевищили нормативний термін служби, 50% мають вік 20 і більше років. Нестача судів для перевезення нафти і нафтопродуктів, вантажів на внутрішніх лініях.
Порти	18 морських торгових портів, загальною протяжністю причального фронту близько 40 км, в яких є 176 перевантажувальних комплексів, з установленою потужністю 117 млн.т. 250,0 тис. кв. м. критої і 1911 тис.кв.м відкритої складської площі, 560 портальних і 37 плавучих кранів,	Застарілі споруди, незадовільний стан виробничих об'єктів, відставання технічної бази від інших портів (за винятком Іллічівського, Жовтневого, Південного портів).

	значна кількість одиниць іншої перевантажувальної техніки	
Судноремонтні заводи	Судноремонтні заводи – 7 завод підйомно-транспортного устаткування - 1 плавучі доки зі суднопіднімальними спорудами – 17. Наявні заводи виконують всі види ремонту на всіх типах суден, дедвейтом до 60 тис.т., на стапелях будуються судна вантажопідйомністю до 1100 т. Зосереджено виробництво з випуску контейнерів, вантажозахватних пристосувань, такелажних виробів, протекторів	Переважає застаріле обладнання (віком від 20 і більше років). Недостатня кількість обладнання. Чинна виробнича база є недосконалою з точки зору технічного оснащення. Низький рівень кооперації з виробниками суднової техніки. Відсутність цілісної системи обслуговування флоту.
Промисловий флот	Основні водні проекти: Дніпро, нижній Дунай, Південний Буг Надання переваг рибному господарству (видовий склад понад 65 промислових видів риб) Морське рибне господарство охоплює Азовське, Чорне моря Озерне господарство: Полісся, нижня течія Дунаю. Ставкове господарство: зарибнений ставковий фонд 75000 га (до 30 тис.т. щорічного улову)	Моральне та фізичне старіння суден вітчизняного флоту рибної промисловості Відсутність обігових коштів для оновлення флоту. Відсутність державної підтримки рибного господарства. Масове виведення суден із експлуатації. Відсутність перспектив залучення інвестицій для оновлення вітчизняного флоту рибної промисловості. Недосконалість законодавчої бази з питань оформлення оренди рибогосподарських водних об'єктів.
Гідрографічне забезпечення	Причали, пірси, причальні споруди, моли, дамби, хвилерізи, інші берегозахисні споруди, підводні споруди штучного та природного походження канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки	Моральний та фізичний знос споруд, перевантажувального обладнання (понад 70%). Зменшення кількості високопродуктивних та екологічно чистих перевантажувальних комплексів.
Судноплавні підприємства	ПАТ «Українське Дунайський пароплавство», (пасажирський, річковий, морський флот, начальні центри, бази технічного обслуговування та ремонту) Приватні підприємства: «Укррічфлот», «Укрферрі», «Нібулона» (торговий флот)	Екіпаж переважно формують працівники похилого віку. Працівники віком 20-50 років працевлаштовуються на іноземні судна. Відсутність стратегій розвитку національної вантажної бази (балкерів, танкерів, газозовів та інших типів суден різного тоннажу.) Відсутність інвестиційної програми розвитку флоту.

Ми погоджуємося з думкою К. Письменної, яка зазначає, що аналіз особливостей державного управління морегосподарським комплексом указує на «цілий спектр поліструктурності процесів і явищ – фізичних, соціальних, господарсько-економічних, що спонукає до застосування системного комплексного підходу в його дослідженні. У найзагальнішому сенсі комплексний системний підхід передбачає такий дослідний ракурс, при якому вивчаються об'єкти, що аналізуються як суто цілісні формування, які складаються при цьому з елементів, фрагментів або компонентів, пов'язаних один з одним взаємозумовленою дією, яка у свою чергу визначає виникнення нових особливостей і властивостей, усвідомлених по відношенню до складових їх частин» [8, с. 163].

Разом із тим науковці стверджують, що в процесі державного управління розвитком морегосподарського комплексу слід брати до уваги низку загальних положень, принциповий характер яких актуальний для будь-якого з рівнів управління процесом, а саме:

- ефективне управління розвитком морегосподарського комплексу вимагає проведення аналізу об'єкта управління. Це фінансово-економічний і маркетинговий аудит, який у виробничо-технологічній, соціально-економічній та суспільно-політичній ретроспективі розглядає процес і тенденції розвитку об'єкта. При цьому об'єкт управління потрібно інтерпретувати як структурно мінливий, негомогенний, складові частини якого і зв'язки між ними постійно змінюються;
- у сучасних реаліях глобалізації виробництва й поділу праці продуктивність господарсько-економічної діяльності зумовлюється організаційними заходами, якістю управління, активною взаємодією компонентів системи, її підсистем в процесі виробництва. Взаємодія становить собою обмін ресурсами, управлінськими та організаційними рішеннями, актуальною інформацією, а її ефективність визначається інтенсивністю такого обміну. Продуктивність системи зумовлює її

- ресурсне, матеріально-технічне наповнення, а також рівень її функціональності, тобто структуру. Виходячи з цього, управління завжди буде націлене на підвищення якості структури, реалізацію організаційних заходів і, як результат, – зростання продуктивності;
- принципи управління розвитком морегосподарського комплексу мають об'єктивний характер, а тому не можуть вибиратися за формальними ознаками, довільно, їх застосування має спиратися на сутнісно-функціональний підхід на основі аналізу закономірностей і тенденцій розвитку об'єкта;
 - виключно практична реалізація цілей і завдань об'єкта є критерієм об'єктивної оцінки того, наскільки система управління збалансована за сферами застосування управлінських рішень і загалом ефективна;
 - внутрішній потенціал морегосподарського комплексу та тенденції трансформацій зовнішнього середовища є фундаментом для перспективного розвитку морегосподарської діяльності, за умови, що вона має високу продуктивність і економічну стійкість [6].

На сьогодні державне управління морегосподарським комплексом визначається такими характеристиками: ринок істотно монополізований, що не дає змоги організувати повноцінну конкуренцію; галузева структура відрізняється високою матеріаломісткістю; розвиток підприємництва перебуває в стагнаційному стані; слабо працює ринок цінних паперів; не розвивається належним чином інвестиційна та інноваційна діяльність. Усе це гальмує процеси розвитку морегосподарського комплексу. Державне управління морегосподарським комплексом не є ефективним і, відповідно, відповідає викликам глобалізації.

Варто наголосити, що законодавча база функціонування морегосподарського комплексу ґрунтується на Конституції України та складається з Кодексу торговельного мореплавства України, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Бюджетного кодексу

України, Податкового кодексу України, Земельного кодексу України, Водного кодексу України, Морської доктрини України на період до 2035 року, Законів України «Про морські порти України», «Про транспорт», «Про природні монополії», «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» та інших нормативно-правових актах. Серед програмних документів слід відзначити розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. №2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року»[9], розпорядження Кабінету міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» [10] та розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції проекту Закону України «Про морську політику України» від 20 травня 2009 р. № 545–р [11] . Утім є підстави стверджувати, що державна політика, а відповідно й напрямки державного управління розвитком морегосподарського комплексу України сьогодні потребують оновлення.

Ми поділяємо думку О. Гайду, який наголошує, що найважливішими напрямками, за якими сьогодні має здійснюватися вплив органів державного управління на морегосподарський комплекс, є:

- розвиток чинних і будівництво нових морських портових комплексів на основі нових організаційних форм;
- здійснення і розвиток транспортно-транзитних функцій;
- залучення інвестицій у розвиток портового сектору економіки, а також в комунальну й соціальну інфраструктуру;
- реалізація модернізаційних заходів на інноваційній основі;
- забезпечення екологічної безпеки; збереження й залучення висококваліфікованого персоналу і розвиток системи професійної морської освіти, налагодження міждержавних зв'язків і впровадження стажування закордоном;

- стимулювання розвитку людського потенціалу на основі безперервного навчання та підвищення кваліфікації;
- розміщення спеціалізованих адміністративних і громадських установ державного й міжнародного значення;
- реалізація наявного економічного потенціалу в його виробничій, фінансовій, інвестиційній, інноваційній та інших складових;
- забезпечення високого рівня соціальної захищеності персоналу суб'єктів морегосподарського комплексу.

З урахуванням вищесказаного і зарубіжного досвіду державної політики розвитку морської галузі державне управління розвитком морегосподарського комплексу в Україні має бути визначене як система регулювальних, організаційних і координаційних впливів держави на процеси розвитку морегосподарського комплексу через упровадження нормативно-правових принципів публічного управління морською галуззю, узгодження інтересів і об'єднання зусиль різних акторів державної політики для розвитку морської галузі й формування та реалізації конкурентних переваг суб'єктами морегосподарського комплексу на регіональному, національному та наднаціональному рівнях за умов використання наявних ресурсів з метою посилення економічного потенціалу держави.

Висновки з даного дослідження. На жаль, сьогодні участь органів державної влади в реалізації планів з розвитку морегосподарського комплексу мінімальна і має формалізований характер. У стратегічному ракурсі розвитку державного управління морегосподарським комплексом слід передбачити стратегію розвитку морегосподарської діяльності в Україні, яка об'єднає інтереси всіх сфер, які входять у зазначений комплекс.

Перспективи подальших розвідок. Розглянута в цій статті проблема може мати розвиток на основі дослідження позитивних і негативних тенденцій. Тому подальші дослідження викладених у статті питань

убачаються в проведенні аналізу ефективності державного управління морегосподарським комплексом України на сучасному етапі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

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 Грінь Д.С., 2014. 442 с.
2. Розміщення продуктивних сил: підручник. В.В. Ковалевський, О.Л. Михайлюк, В.Ф. Семенов та ін.; за ред. В.В. Ковалевського та ін. К.: Товариство «Знання»; КОО, 1998. 501 с.
3. Седнев Ю.В. Специфіка розвитку морегосподарського комплексу в муніципальних правовідносинах / Ю.В. Седнев. *Актуальні проблеми держави і права*. URL: <http://www.apdp.in.ua/v69/77.pdf>.
4. Пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України в умовах глобалізації: А.О. Филипченко, В.В. Баришнікова; за ред. А.О. Филипченка; Регіон. філіал нац. ін-ту стратегічн. досліджень у м. Одесі. Одеса: Фенікс, 2013. 168 с.
5. Степанова К. В. Формування системи інтегрованого управління морським природокористуванням: Автореф. дис... канд. екон. наук: 08.08.01 / К. В. Степанова; НАН України. Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж. О., 2005. 21 с.
6. Волосюк М.В., Вдовиченко Л.Ю. Морегосподарський комплекс: проблеми розвитку та регулювання: монографія. М.В. Волосюк, Л.Ю. Вдовиченко. Київ: «Центр учбової літератури», 2018. 152 с.
7. Гуренко А. В., Щеникова Е. В., Євсік М. С. Дослідження сучасного потенціалу морегосподарського комплексу України. *Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія: Економічні науки*. 2017. №. 33. С. 218-224.
8. Пісьменна К. С. Морська доктрина як важливий чинник формування морегосподарського комплексу України. К.С. Пісьменна. *Вісник Національного університету «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого»*. Серія: *Економічна теорія та право* : зб. наук. пр. Х. : Право, 2012. № 4 (11). С. 161–170.
9. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.
10. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» від 11.07.2013 р. № 548-р. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>
11. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції проекту Закону України «Про морську політику України» від 20 травня 2009 р. № 545-р. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=545-2009-%F0&p=132023498698698>.
12. Степанов В. Н., Степанова Е. В. Матрично-инцидентностный анализ социально-экономико-экологических процессов (Теоретико-методологические и прикладные основы): монография. Одесса: Интерпринт, НАН Украины, Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований, 2013. 170 с.

ANNOTATION

Artemiev Oleksandr Post-graduate student of the Department of Public Administration and Local Self-Government Kherson National Technical University

PUBLIC ADMINISTRATION MARITIME COMPLEX OF UKRAINE

One of the most effective tools for popularizing Ukraine in the world can be the formation of a competitive maritime complex. Such an assumption requires ensuring the innovative development of all sectors of the state's marine economic complex, reproduction of marine infrastructure and efficient navigation. However, without effective public administration it is impossible to introduce sustainable development of the marine economic complex of Ukraine.

The marine economic complex can be represented as a combination of three main subsystems: social (the population of a particular territory and various social institutions), environmental (factors of animate and inanimate nature) and economic (various business entities interconnected as consumers and suppliers of certain services and goods). The integrity of the marine economic complex directly depends on the quality of interaction of its subsystems. As external signs of the marine economic complex as a system, functions that reflect the immediate purpose of the system appear.

It has been established that today the state management of the marine economic complex is determined by the following characteristics: the market is substantially monopolized, which does not allow for full-fledged competition; industry structure is highly material intensive; enterprise development is in stagnation; the securities market does not work well; investment and innovation activities are not developing properly. All this impedes the development of the marine economy. The state administration of the marine economic complex is not effective and, accordingly, fully complies with the challenges of globalization.

In the strategic perspective of the development of public administration of the maritime complex, it is necessary to provide for a strategy for the development of maritime activities in Ukraine, which will combine the interests of all areas that are part of the specified complex.

Key words: state policy, public administration, maritime complex

References:

1. Derzhavna pidtrymka rozvytku morehospodars'koho kompleksu Ukrayiny (orhanizatsiyni ta pravovi aspekty) : [monohrafiya] / [O.M. Kibik, O.P. Podtserkovnyy, YU.Z. Drapaylo, V.O. Kotlubay ta in.]; za red. O.M. Kibik, O.P. Podtserkovnoho. Kherson: FOP Hrin' D.S., 2014. 442 s.
2. Rozmishchennya produktyvnykh syl : [pidruchnyk] / [V.V. Kovalevs'kyy, O.L. Mykhaylyuk, V.F. Semenov ta in.]; za red. V.V. Kovalevs'koho ta in. – K.: Tovarystvo «Znannya»; KOO, 1998. 501 s.
3. Syednyev YU.V. Spetsyfika rozvytku morehospodars'koho kompleksu v munitsypal'nykh pravovidnosynakh / YU.V. Syednyev. Aktual'ni problemy derzhavy i prava. URL: <http://www.apdp.in.ua/v69/77.pdf>.
4. Priorytety rozvytku morehospodars'koho kompleksu Ukrayiny v umovakh hlobalizatsiyi : [analitychna dopovid'] / A.O. Fylypenko, V.V. Baryshnikova; za red. A.O. Fylypenka; Rehion. filial nats. in-tu stratehichn. doslidzhen' u m. Odesi. Odesa: Feniks, 2013. 168 s.
5. Stepanova K. V. Formuvannya systemy intehrovanoho upravlinnya mors'kym pryrodokorystuvanniam : Avtoref. dys... kand. ekon. nauk : 08.08.01 / K. V. Stepanova; NAN Ukrayiny. In-t probl. rynku ta ekon.-ekol. doslidzh. O., 2005. 21 c.
6. Volosyuk M.V., Vdovychenko L.YU. Morehospodars'kyy kompleks: problemy rozvytku ta rehulyuvannya : monohrafiya / M.V. Volosyuk, L.YU. Vdovychenko. – Kyiv: «Tsentр uchbovoyi literatury», 2018. 152 s.

7. Hurenko A. V., Shchenykova E. V., Yevsik M. S. Doslidzhennya suchasnoho potentsialu morehospodars'koho kompleksu Ukrayiny . Visnyk Pryazovs'koho derzhavnoho tekhnichnoho universytetu. Seriya: Ekonomichni nauky. 2017. №. 33. – S. 218-224.

8. Pis'menna K. S. Mors'ka doktryna yak vazhlyvyy chynnyk formuvannya morehospodars'koho kompleksu Ukrayiny / K.S. Pis'menna. Visnyk Natsional'noho universytetu «Yurydychna akademiya Ukrayiny imeni Yaroslava Mudroho». Seriya: Ekonomichna teoriya ta pravo : zb. nauk. pr. KH. : Pravo, 2012. № 4 (11). S. 161–170.

9. Rozporyadzhennya Kabinetu Ministriv Ukrayiny «Pro skhvalennya Transportnoyi stratehiyi Ukrayiny na period do 2020 roku» vid 20 zhovtnya 2010 r. № 2174-r. – URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.

10. Rozporyadzhennya Kabinetu Ministriv Ukrayiny «Pro skhvalennya Stratehiyi rozvytku mors'kykh portiv Ukrayiny na period do 2038 roku» vid 11.07.2013 r. № 548–r.. – URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>

11. Rozporyadzhennya Kabinetu Ministriv Ukrayiny «Pro skhvalennya Kontseptsiiyi proektu Zakonu Ukrayiny «Pro mors'ku polityku Ukrayiny» vid 20 travnya 2009 r. № 545–r. – URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=545-2009-%F0&p=132023498698698>.

12. Stepanov V. N., Stepanova E. V. Matrychno-yntsydentnostnyy analiz sotsyal'no-ékonomyko-ékolohycheskykh protsessov (Teoretyko-metodolohycheskye y prykladnye osnovy): monohrafiya. Odessa: Ynterprynt, NAN Ukrayny, Ynstytut problem rynku y ékonyko-ékolohycheskykh yssledovanyy, 2013. 170 s.