

УДК 656.614.34

DOI: <https://doi.org/10.30838/EP.198.63-68>**Корнієнко О.П.**

кандидат економічних наук

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

**Korniienko Oksana**

PhD in Economic Sc.

Admiral Makarov National University of Shipbuilding

<https://orcid.org/0000-0002-9269-6900>

## МОРЕГОСПОДАРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

*У статті проаналізовано економічну ситуацію по відношенню до розвитку морегосподарського комплексу в мовах турбулентної економіки. Визначено напрями та шляхи подолання кризових явищ, спричинених в тому числі воєнним конфліктом на території України для підприємств морегосподарювання. Обґрунтована необхідність та перспективи впровадження в морегосподарський комплекс України нових технологій та інноваційних рішень. Досліджено можливості структурно-інституційних зрушень у системі регулюванні морської діяльності України. В дослідженні обґрунтовано важливість формування системи морегосподарювання на макро- і мезорівнях. Проведено аналітичну оцінку перспектив імплементації в «блакитну економіку» України сучасних технологій та цифрових рішень. Окреслено перелік дієвих засобів щодо розвитку вітчизняного морегосподарювання. Підкреслено важливість прийняття невідкладних рішень щодо розбудови «блакитної економіки».*

**Ключові слова:** блакитна економіка, інноваційна система, інноваційний розвиток, морегосподарювання, конкурентоспроможність, економічна криза.

## MARITIME ECONOMIC ACTIVITIES OF UKRAINE UNDER ECONOMIC CRISIS CONDITIONS

*The article analyzes the economic situation concerning the development of the maritime economic complex in conditions of economic turbulence. The directions and ways to overcome crisis phenomena, including those caused by the military conflict on the territory of Ukraine, for maritime enterprises are identified. The study reveals that the economic crisis, initially driven by global trends and subsequently exacerbated by the ongoing military conflict in Ukraine, has exposed the inherent weaknesses of modern maritime economic activities. This crisis, along with its broader international context, necessitates the mobilization of all available resources—primarily intellectual—not only to identify effective measures for its resolution but also to formulate a new anti-crisis paradigm. This paradigm should serve as the foundation for a long-term strategy aimed at ensuring the sustainable development of Ukraine's maritime economy. The necessity and prospects of introducing new technologies and innovative solutions into Ukraine's maritime economic complex are substantiated. The possibilities of structural and institutional shifts in the regulation system of Ukraine's maritime activities are explored. It has been established that the exceptionally rapid pace of negative changes in Ukraine's blue economy is largely driven by its low level of diversification and competitiveness, which has now become virtually the sole prerequisite for market presence. Even before the full-scale invasion of Ukraine, it was evident that the key drivers of competitiveness lay within innovation and technology clusters. These clusters represent cross-cutting technologies that, due to their versatility and multiplier effect, influence the entire production process. The study justifies the importance of forming a maritime economic system at the macro and meso levels. An analytical assessment of the prospects for implementing modern technologies and digital solutions into Ukraine's "blue economy" is conducted. A list of effective measures for the development of the domestic maritime economy is outlined. The urgency of making immediate decisions regarding the development of the "blue economy" is emphasized.*

**Keywords:** blue economy, innovation system, innovative development, maritime economy, competitiveness, economic crisis.

**JEL classification:** L95

**Постановка проблеми.** Економічна криза, спричинена світовими тенденціями, а в подальшому і воєнним конфліктом, що наразі розгортається на території України, висвітлила всі слабкості сучасної морегосподарської діяльності. Криза і міжнародне підґрунтя, на

якому вона відбувається, змушує мобілізувати всі ресурси (і головним чином інтелектуальні) не тільки на пошук шляхів її подолання, а й на побудову нової антикризової парадигми, яка має стати базою стратегії довгострокового розвитку вітчизняного

морегосподарювання («блакитної економіки»).

В основі будь-якого кризового явища, як правило, лежить неадекватність уявлень про будь-яку складну гетерогенну систему, до яких відноситься і морегосподарський комплекс, про реальні відносини між її окремими елементами. До того ж, як правило, система управління просто запізнюються по відношенню до самого ритму життя, до темпу змін навколишньої дійсності. Вона не встигає не те, щоб адекватно відреагувати на події економічного, політичного, соціального життя, але навіть осмислити їх специфіку та можливі наслідки. Як наслідок, антикризові заходи, що починаються поспіхом, багато в чому стають заручниками інерційного мислення, застарілих догм, стереотипів, кліше та, відповідно, не призводять до бажаних результатів.

В даний час все більшої кількості зацікавлених фахівців, що впливають на формування і реалізацію морської політики України, стає зрозумілим факт, що настав час прийняття зовсім інших рішень, що спираються на іншу ідеологію і нову парадигму аналізу морегосподарської матерії, в корені відмінну від домінуючих неоліберальних поглядів. В іншому випадку, морську діяльність нашої країни очікує маловітна перспектива, особливо зважаючи на те, в яких умовах сьогодні знаходиться країна.

Ми не будемо акцентувати увагу на причинах складної ситуації в морегосподарському комплексі, розбирати детально наслідки воєнної агресії, від якої потерпають не тільки люди, а й підприємства зазначеної галузі. Навпаки, сконцентруємося на шляхах вирішення кризових явищ, які охопили державу в контексті морекористування та діяльності підприємств, які складають морегосподарський комплекс.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Існує чималий обсяг відповідних наукових досліджень та публікацій, які засвідчують зацікавленість до обраної теми науковців-попередників. Достатньо пригадати ґрунтовні роботи Білляра К., Буркинського Б., Парсяка В., Степанова Е., Шевченко В. та багатьох інших [1, 2, 7]. Складно переоцінити їхній внесок у дослідження морської діяльності та визначення її ролі в світових масштабах. Втім, дискусії вчених та практиків щодо вибору пріоритетів інноваційного розвитку морської держави та її виходу з кризи тривають, тому проблема залишається невирішеною.

Автор поставила собі за мету обґрунтувати необхідність становлення державної морегосподарської системи як чинника розвитку морегосподарської діяльності, що визначає обличчя нашої країни у світовій економіці.

**Виклад основних результатів дослідження.** Говорячи про просторовий розвиток морекористування України, слід розуміти ряд її важливих особливостей. У першу чергу необхідно розрізнити два не зовсім еквівалентні поняття - власне морська діяльність і морегосподарський комплекс. І якщо, щодо останнього, елементи, що традиційно використовуються у регіоналістиці методів, економетричних розрахунках і моделях, то до системного аналізу самої морської діяльності, що

відбувається за межами юрисдикції будь-якої держави, вони практично не застосовні. Тут необхідний зовсім інший методологічний апарат, альтернативний погляд на проблему, що вимагає міждисциплінарного синтезу та враховує специфіку міжнародних відносин, які важко піддаються формалізації, внаслідок слабкоструктурованості та недостатнього розвитку понятійного апарату їх теорії.

І якщо раніше такі питання, як співвідношення держави та ринку в морській діяльності, оптимізація просторового розвитку вітчизняного морекористування, визначення шляхів підвищення конкурентоспроможності українського морегосподарського комплексу тощо, цікавило надвужке коло спеціалістів, то сьогодні криза каталізувала і різко актуалізувала пошуки відповідей на них. Головним чином, йдеться про ефективне державне управління та оптимальний просторовий розвиток вітчизняної блакитної економіки.

Успіх ринкових агентів досить швидко перестав оцінюватися довгостроковими показниками, відповідно, фінансові інститути перейшли до оцінки об'єктів своїх інвестицій по короткостроковим індикаторам. А морекористування через свою природу потребує суб'єктів, які зацікавлені в чомусь більшому, ніж підсумки найближчого кварталу, людям, здатних брати відповідальність на перспективу. Саме тому все перелічене, ще в довоєнний період (до 2022 року), згубно позначалося на морській діяльності, якій притаманний відкладений економічний ефект, що відрізняється тривалими термінами окупності, а також наявністю тимчасового лага між моментами здійснення витрат та строками їх віддачі. В результаті грошові потоки йшли не в реальну економіку, не в конкретні морегосподарські проекти, а переливались у спекулятивні біржові операції з деривативами, «поганими» цінними паперами тощо, тобто з отриманням миттєвого прибутку, що заважало реалізації ще одного призначення будь-якої системи управління – сприяти інноваційному розвитку та зростанню продуктивності праці. Одні зобов'язання – акції та облігації – породжували виникнення інших, а саме банківських позик.

Одночасно за рахунок дерегулювання та децентралізації систем управління та контролю, що стало невід'ємними атрибутами глобалізації за неоліберальним прикладом, здатність держави планувати, діяти та визначати стратегічні напрями розвитку в середньо- та довгостроковій перспективі помітно знизилася. Проблема посилювалася тим, що багато в чому було втрачено накопичений вітчизняною науковою школою – унікальний досвід прогностичної діяльності. З іншого боку, за законами тієї ж глобалізації, суверенітет прибережних держав розмивається, суверенні права в акваторіях під їх юрисдикцією слабшають під дією зовнішньополітичних, міжнародно-правових, екологічних, технологічних, кліматичних та інших факторів та обмежень.

Зрозуміло, що управління морською діяльністю, взагалі у своєму нинішньому розумінні, перетворюється на спеціально організований за широкою участю всіх зацікавлених суб'єктів морекористування

антиентропійний процес, що зводить до купи зусилля і консолідує їх інтенції в інтересах ефективної реалізації поділених ідеологічних установок, стратегічних і тактичних цілей і завдань морської політики. Звичайно, визначальне значення в системі та координації розвитку морекористування має прогностична проблематика, а саме здатність будувати науково обґрунтовані прогнози і на цій основі виробляти стратегічне бачення пріоритетів та перспектив, визначати ешелоновані у часі цілі та завдання, намічати шляхи їх досягнення чи вирішення і цим конструювати майбутнє (хоча в нинішній ситуації це ускладнюється невизначеністю та ризиками в наслідок воєнних дій).

Проте, життя не зупиняється, вчені продовжують працювати, науковці продовжують робити дослідження на користь розвитку нашої держави та її майбутнього. Характерною рисою сучасних форсайт-досліджень стає широке використання інформаційно-комунікаційних технологій. Вони дозволяють здійснювати панорамне бачення і вибирати найкраще рішення з безлічі альтернатив в умовах ресурсної обмеженості, в суто ймовірнісному, невизначеному, недетермінованому, стохастичному та швидкоплинному середовищі. Причому кожен із кращих варіантів майбутнього фактично конструюється як результат спільних, консолідованих дій, які вживаються вже сьогодні всіма суб'єктами морської політики – державою, суспільством, наукою та бізнесом.

Тригерні точки морегосподарського комплексу знаходяться на лініях системоутворюючих зв'язків, армуючих його як по горизонталі (у функціональному та просторовому розрізах, тобто між сферами морської діяльності та приморськими суб'єктами України, наприклад, дифузія інновацій та інвестицій, міжгалузеві та міжрегіональні потоки: товарні, інформаційні, фінансові тощо, а також субрегіональні взаємовідносини тощо), так і міжрівневої вертикалі. Основний удар кризи припав саме на ці канали – виявилася загроза паралізації процесу поширення інновацій, згорання інвестиційних потоків (з зрозумілих причин), посилюлися міжрегіональні диспропорції тощо. Саме тому в цьому науковому дослідженні основний наголос було зроблено на пошук можливостей зміцнення таких зв'язків (диверсифікація, дифузія інновацій, зміцнення міжгалузевих та міжрегіональних зв'язків тощо – ось найкращі ліки та рецепти, які насправді рятують від кризових явищ). Крім того, особлива роль при такому підході відводиться сукупності компенсаторів та альтернативних шляхів конструювання майбутнього, різними траєкторіям досягнення стратегічних цілеустановок. На наш погляд, необхідним є детальний облік саме зовнішніх факторів, здатних «зламати» найдосконалішу стратегію, замислитись про важливість ідентифікації ролі та місця вітчизняної морської діяльності в глобалізованому світі та позиціонування нашої країни у процесах освоєння та експлуатації Світового океану (на перспективу).

Безпрецедентно високий темп наростання негативних змін у морегосподарському комплексі України, багато в чому обумовлений (окрім очевидної воєнно-

політичної причини) низьким рівнем його диверсифікації та конкурентоспроможності, яка стає сьогодні практично єдиною підставою права присутності на ринку. Ще до початку повномасштабного вторгнення на територію нашої держави було очевидно, що точки зростання конкурентоспроможності лежать в інноваційно-технологічних кластерах, являють собою наскрізні технології, які завдяки універсальності і мультиплікативному ефекту, впливають на весь виробничий процес.

Проведений аналіз перспектив впровадження в морегосподарський комплекс України нових технологій та інновацій показав, що практично всі види морської діяльності сприйнятливі до технологічних нововведень, хоча і різною мірою. Було виділено кілька стратегічно важливих напрямів інноваційного розвитку морекористування, в рамках яких відкриваються можливості реалізації ряду першочергових інвестиційних пропозицій і проєктів, що зможуть вивести, на наш погляд, вітчизняний морегосподарський комплекс на якісно нові ступені сталого зростання, підвищення конкурентоспроможності та ефективності [2, 3, 4, 8]:

створення високошвидкісних суден багатопільового призначення;

розвиток технологій у галузі енергоефективності та використання альтернативних джерел енергії, головним чином відновлюваних;

комплексний інноваційний проєкт у рибпромисловому комплексі та марікультурі, що включає розробку заходів щодо запобігання наслідкам неадекватного управління водними біоресурсами, використання морських генетичних ресурсів, розвиток марікультури водоростей-макрофітів, глибоку переробку гідробіонтів, у тому числі отримання з водних біоресурсів біоактивних речовин та біоактивних добавок тощо;

розвиток елементів сервісної економіки морекористування та морського туристично-рекреаційного бізнесу;

впровадження нанотехнологій та високотехнологічних матеріалів у морегосподарський комплекс України тощо.

Всі перелічені заходи можливо запроваджувати та реалізовувати на неокупованих територіях України, які мають вихід до акваторій.

Відомо, що у сучасних міжнародних умовах реалізація глобальної морської політики здатна ефективно здійснюється лише за допомогою комплексних, а не галузевих морегосподарських мегапроєктів, до яких мають бути залучені, як мінімум, три основні потоки – інвестицій, технологій та людського капіталу.

Крім того, дієздатний та ефективний суб'єкт всесвітньої морської політики має володіти глобальними конкурентними перевагами і значним морегосподарським потенціалом, для нарощування якого необхідно спиратися на об'єднання зусиль, коштів та ресурсів (фінансових, технологічних, інтелектуальних, трудових тощо) всіх зацікавлених сторін. Подібного роду міждержавну взаємодію доцільно здійснювати на базі спеціальних глобальних центрів технологічного, фінансового та інтелектуально-соціокультурного тяжіння. У

зв'язку з цим необхідна кластеризація морегосподарського простору з виділенням найбільш адаптованих до конкуренції макрорегіональних центрів та перетворення макрорегіонів у транскордонні зони випереджувального розвитку та сталого зростання морегосподарського потенціалу шляхом розширення їх економічного хінтерланду за рахунок акумуляції трьох основних складових: фінансів, технологій та висококваліфікованих трудових ресурсів.

За умов нестабільності світової фінансової системи сама організація морекористування зазнає суттєвих змін. Слід очікувати, що від запроваджених урядами більшості країн «стимулюючих пакетів» найбільше виграє інфраструктура, у тому числі й морегосподарська. Коли інші, як правило, віртуальні активи виявляться неприбутковими, інвестори, швидше за все, звернуть увагу на великі, стабільні, які мають відкладений ефект та досить передбачувані інфраструктурні проекти. Перші кроки у цьому напрямі державного ренесансу вже зроблено, причому саме розвиненими морськими державами. У Сполучених Штатах Америки запропоновано гігантські стимулюючі пакети для підтримки або збільшення зайнятості населення. В ідеалі ці програми, побудовані на реалізації великомасштабних інфраструктурних та соціальних проектів, насамперед пов'язаних з морською діяльністю, що задовольняють трьома критеріям:

є інвестиції в інфраструктуру, соціальну сферу або інші довгострокові проекти, що підвищують ефективність та конкурентоспроможність економіки та її морського сектора;

одразу створюють нові робочі місця всередині країни;

не спричиняють подальшого збільшення боргових зобов'язань і, отже, не лягають важким тягарем на майбутні покоління.

Природно, викладені у цій роботі напрями вдосконалення системи державного управління та просторового розміщення морегосподарського потенціалу являють собою лише перші кроки на важкому шляху формування принципово нової парадигми стійкого розвитку морської діяльності нашої країни. Сама постановка такого завдання, як уже зазначалося, була різко актуалізована глобальною економічною кризою та воєнним конфліктом на території нашої держави.

У сучасних умовах завданням першорядної важливості стає розробка системи заходів щодо адаптації морської діяльності України та регіональних морегосподарських комплексів до можливих негативних наслідків зміни глобальної фінансової кон'юнктури. Природно, в умовах нестабільності світової фінансової системи та катастрофічного дефіциту ліквідності різко актуалізується проблематика, пов'язана з розробкою переліку пріоритетних комплексних морегосподарських напрямів та проектів, а також з диверсифікацією джерел їх фінансування. Іншими словами, особливу важливість набуває питання про перспективні шляхи розширення фінансових потоків, що йдуть на практичне здійснення конкретних проектів. Крім регіональних бюджетів є доцільним активніше залучати до

морської діяльності механізми державно-приватного партнерства: концесії, ризик-сервісні контракти тощо, що передбачають об'єктивний симбіоз державних та приватних інтересів, з використанням Інвестиційного та Венчурного фондів, а також іноземних інвестицій.

Як перший крок на цьому шляху необхідно невідкладно розробити проект Плану реалізації Стратегії розвитку морської діяльності України, а не лише «Стратегію розвитку морських портів України на період до 2038 року», в якому провести ешелонування перспективних інвестиційних заходів та морегосподарських проектів (включаючи інфраструктурні, соціальні, інноваційні, міжвідомчі, міжрегіональні та міжнародні) за термінами та тимчасовими горизонтами. Крім того, бажано розглянути конкретні практичні механізми використання глобальних та субрегіональних конкурентних переваг у морській діяльності приморських суб'єктів України [6].

У зв'язку з негативними наслідками зміни глобальної фінансової кон'юнктури в найближчий час різко актуалізується побудова двох граничних («кризовий» і «антикризовий») сценаріїв довгострокового розвитку вітчизняного морекористування, розробка проміжних варіантів, уточнення та коригування баз проекту «Стратегії розвитку морської діяльності України» та на більш віддалену перспективу. «Кризовий» (інерційний) сценарій проявиться у поступовому згортанні морської діяльності, деградації складових морегосподарського комплексу, якісно-кількісні показники якого прогнитимуть до нуля. Сценарій антикризового розвитку морської діяльності України (інноваційний шлях) характеризуватиметься зростанням основних показників морекористування за рахунок підвищення ефективності людського капіталу, розвитку наукомістких виробництв, впровадження технологічних та організаційних інновацій.

Для формування методологічних основ прогнозування вітчизняної морської діяльності та окремих її видів, а також для розробки рекомендацій щодо становлення вітчизняної мережі форсайт-прогнозування було узагальнено та актуалізовано світовий досвід (перш за все, на прикладі країн Європейського союзу) створення науково-прогностичних систем підтримки прийняття державних рішень в галузі інноваційного розвитку морської діяльності, проведено аналіз його застосування до специфіки українського морегосподарського комплексу. На цій основі розроблено представлені вище методичні підходи до створення та функціонування вітчизняного аналога (згодом здатного перетворитися на вітчизняний сегмент всесвітньої мережі форсайт-досліджень) з використанням існуючих та розроблюваних інформаційних систем підтримки прийняття рішень у цій галузі.

У порядку гармонізації інтересів трьох суб'єктів морської політики України – держави, суспільства та бізнесу – розвитку потребує система страхування в морській діяльності та її інститути, яка багато в чому гальмує приплив прямих інвестицій у морегосподарський комплекс України, відлякує іноземного інвестора. Подібна тематика відкриває шлях до усвідомлення

необхідності вирішення більш загальної задачі, пов'язаної з визначенням перспектив удосконалення та підвищення конкурентоспроможності елементів сервісної економіки в морекористуванні, включаючи логістику, інформаційне забезпечення морекористування, гідрографію, гідрометеорологію.

В інтересах формування та реалізації інноваційного сценарію розвитку морської діяльності підвищена увага приділятиметься її людському капіталу та інтелектуальному потенціалу – основі «економіки знань» у морському секторі, самій системі підготовки кадрів морських професій, де основна роль приділяється вищій школі, а також численним новим формам здобуття вищої та середньої освіти, оскільки зі втратою перспективного бачення в цій сфері, комплексності та інтелектуального лідерства будь-яка стратегія вищого державного рівня втрачає актуальність, чутливість, довгостроковість, стає незатребуваною часом і відкидається їм.

У дослідженнях можливостей структурно-інституційних зрушень у системі регулюванні морської діяльності України на перший план виходить виявлення основних напрямів підвищення її ефективності, результативності та якості. На цій основі відкривається можливість оптимізації системи прийняття рішень з використанням інформаційних технологій у рамках ідентифікації надання послуг «електронного уряду». Крім того, не менш затребуваним бачиться аналіз перспектив процесу перерозподілу повноважень та відповідальності між рівнями державної влади, зміцнення горизонтальних управлінських зв'язків у морегосподарському комплексі України.

Для формування сучасної системи координації морської діяльності України доцільно спочатку намити шляхи підвищення її оперативності, своєчасності та гнучкості реагування на ризики, виклики і несприятливі тенденції. Наступним кроком стане розробка поліцентричної моделі морегосподарського комплексу, що забезпечує стійкість його розвитку, а також впровадження прогресивних форм просторової організації морекористування та механізмів узгодження відомчих інтересів на регіональному та місцевому рівнях, а також визначення шляхів удосконалення стратегічного менеджменту, відкритості, комунікації, кооперації, координації, широкої громадської участі у процесі прийняття рішень.

Сучасні умови, – хоч як це парадоксально звучить, – вкрай сприятливі для зміни превалюючої в даний час точки зору про складну долю України в умовах воєнного конфлікту. Подібна система поглядів провокує в кращому разі лише бурхливе зростання ідей про перспективи морської діяльності суто в галузевому зрізі, фрагментуючи її і зберігаючи при цьому виключно інерційні тренди. В умовах кризи перед простою людиною, державою, а тепер і світовою спільнотою постає питання про зміну існуючої парадигми. При цьому швидше виграє той, хто здатний змінити хід речей, сконструювати та реалізувати кращу модель свого майбутнього. Криза – це сигнал, тривожний дзвінок тому, що не вирішені (і хронічно нерозв'язні) проблеми

набули нову якість, і тільки глобально мислячий стратег здатний адекватно трактувати нові умови, розуміючи, що повернення до колишнього вже не буде.

Мабуть, настав час діяти і перетворитися з країни з дрейфуючою економікою на сильного конкурентного гравця. А для України своєрідним джокером може стати саме морська діяльність, інноваційне зростання якої в довгостроковій перспективі здатне забезпечити їй довгоочікуваний успіх. Зрозуміло, її розвиток у тактичному плані буде сповнений труднощів, а часом і поразок. Але ж стратегічне бачення у цьому і полягає, що в той час, коли провідні держави зайняті конструюванням завтрашнього дня, переграти їх можна, лише зазирнувши в післязавтра і побудувавши звідти алгоритм конкретних сьогоднішніх дій.

Певні кроки в розбудові морегосподарського комплексу наша країна вже робить. Перерахуємо деякі з них:

1. У 2024 році Указом Президента України №468/2024 введено в дію рішення Ради національної безпеки і оборони України від 17 липня 2024 року «Про Стратегію морської безпеки України» та затверджено Стратегію морської безпеки України [4].

2. Проведена спільна операція з розмінування Чорного моря. П'ять тральщиків з Туреччини, Румунії та Болгарії взяли участь у розмінуванні західної частини Чорного моря. Україна також прагне приєднатися до цієї ініціативи для забезпечення безпеки в регіоні та створення безпечних умов для морських коридорів [4].

3. Проведено воркшоп «Блакитна економіка: від ідей до практичного втілення» (робота над проектними ініціативами щодо співпраці в регіоні; ознайомлення з інструментами, які вже існують для залучення фінансування бізнес-проектів, фандрейзингу для запуску інноваційних рішень в різних секторах блакитної економіки) [2, 4].

4. У 2024 року у Миколаєві відбувся онлайн-форум «Mykolaiv Blue&Green Economy», який зібрав провідних експертів та представників влади для обговорення майбутніх інфраструктурних проектів міста. Цей захід став важливим кроком до формування єдиного бачення переходу Миколаєва до нових економічних моделей, що сприятимуть збереженню водних ресурсів, розвитку судноплавства, риболовлі, туризму та підтримці екологічно чистих бізнес-моделей. Також були розроблені три інфраструктурні концепції трансформації територій: Миколаївського суднобудівного заводу з розбудовою технологічного парку; перетворення нижньої набережної р. Інгул в AQUAPORT; створення сучасного індустріального парку. Були напрацьовані інструменти для розвитку миколаївського бізнесу: web-портал з базою знань про блакитну економіку та рекомендації для органів місцевого самоврядування щодо підтримки підприємців в сфері блакитної економіки, інструменти для комунікації з потенційними інвесторами [2, 4].

5. В Україні планують створити суднобудівний індустріальний парк. ПрАТ «Українське Дунайське Пароплавство» розробило проєкт створення на базі судноремонтного

заводу, що належить компанії, промислового парку Кілія. Вказаний проєкт буде презентовано міжнародним інвесторам під Ukraine Recovery Conference в Берліні. Внаслідок війни Україна фактично залишилась без інфраструктури з будівництва/ремонту/модернізації флоту. Заводи в Криму окуповані. Індустріальна база в Миколаєві та Херсоні зазнала значних пошкоджень. Одеса та Чорноморськ фактично на лінії бойових дій. Суднобудівельний завод в Ізмаїлі переорієнтований власниками на стивідорну діяльність. Наразі завод УДП в Кілії чи не єдиний у країні продовжує ремонт та будівництво флоту. Це безальтернативний варіант для створення суднобудівельної бази національного масштабу [4].

6. Польща та Україна об'єднують зусилля в суднобудівництві. Український та Польський реєстри судноплавства підписали угоду про дуальний клас, що дозволить будувати судна під подвійним класом. Цей

важливий крок сприятиме обміну знаннями, досвідом та ресурсами між нашими країнами [4].

7. У Миколаївській області завершується будівництво інкубатора креветки ваннамей. Навіть попри війну, вдалося зберегти певне маточне стадо, і воно стане родоначальником цього бізнесу в Україні. Підприємство в сфері розведення марікультур – один з найперспективніших напрямів морегосподарської діяльності [4].

**Висновки.** Таким чином, саме зараз вирішується питання про майбутнє морегосподарського комплексу України - чи збережеться його стагнація або інерційний розвиток, що свідчить про те, що особи, які приймають рішення, стали заручниками ситуації і обрали шлях найменшого опору, або він перейде на шлях інноваційного сценарію, який, нехай і в довгостроковій перспективі, але виведе нашу країну до світових морських держав.

### Список використаних джерел:

1. Білляр К.Л. (2019). Особливості правотворчої функції Міжнародної морської організації (IMO): дис. канд. юр. наук : 12.00.11. Київ, 199 с. URL: <https://uacademic.info/ua/document/0416U005353>.
2. Блакитна економіка: визначення перспектив та порядку денного для інноваційних кластерів та технологічних бізнес-спільнот. (2021). INDUSTRY4UKRAINE. URL: <https://www.industry4ukraine.net/events/blakytne-ekonomika-kruglyj-stil/>.
3. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_219#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219#Text).
4. Морський кластер України. Facebook. [https://www.facebook.com/groups/ukrainianmaritimecluster/?locale=tl\\_PH](https://www.facebook.com/groups/ukrainianmaritimecluster/?locale=tl_PH).
5. Морська доктрина України на період до 2035 року. (2018). URL: <https://www.ukrmilitary.com/2018/12/maritime-doctrine-2035.html>.
6. Схвалено оновлену Стратегію розвитку морських портів до 2038 року, - Мінінфраструктури. (2020). URL: <https://mtu.gov.ua/news/32499.html>.
7. Топалов В.П., Торський В.Г. (2015). Застосування міжнародних конвенцій на борту судна. Одеса : Астропринт, 208 с.
8. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). (1974). URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx).

### References:

1. Billiar K.L. (2019). Osoblyvosti pravotvorchoi funktsii Mizhnarodnoi morskoi orhanizatsii (IMO) [Peculiarities of the law-making function of the International Maritime Organization]: dys. kand. yur. nauk : 12.00.11. Kyiv, 199 p. Retrieved from: <https://uacademic.info/ua/document/0416U005353>. [in Ukrainian].
2. Blakytna ekonomika: vyznachennia perspektiv ta poriadku dennoho dlia innovatsiinykh klasteriv ta tekhnolohichnykh biznes-spilnot [Blue Economy: Defining Perspectives and Agenda for Innovation Clusters and Technology Business Communities]. INDUSTRY4UKRAINE. Retrieved from: <https://maritimeukraine.com/ohlyad-zakhodiv-za-uchastyu-mku-v-ramkakh-forumu>. [in Ukrainian].
3. Konventsiia pro Mizhnarodnu morskou orhanizatsiiu 1948 roku v redaktsii 1982 roku. [Convention on the International Maritime Organization of 1948, as amended in 1982]. Retrieved from: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_219#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219#Text). [in Ukrainian].
4. Morskyi klaster Ukrainy [Maritime cluster of Ukraine]. Retrieved from: [https://www.facebook.com/groups/ukrainianmaritimecluster/?locale=tl\\_PH](https://www.facebook.com/groups/ukrainianmaritimecluster/?locale=tl_PH) [in Ukrainian].
5. Morska doktryna Ukrainy na period do 2035 roku [Naval Doctrine of Ukraine for the period until 2035]. (2018). Retrieved from: <https://www.ukrmilitary.com/2018/12/maritime-doctrine-2035.html>. [in Ukrainian].
6. Skhvaleno onovlenu Stratehiiu rozvytku morskykh portiv do 2038 roku, - Mininfrastruktury [The updated Strategy for the Development of Sea Ports until 2038 has been approved, - Ministry of Infrastructure]. (2020). Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/news/32499.html>. [in Ukrainian].
7. Topalov V.P., Torskyi V.H. (2015). Zastosuvannia mizhnarodnykh konventsii na bortu sudna [Application of international conventions on board a ship]. Odessa : Astroprynt, 208 p. [in Ukrainian].
8. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. Retrieved from: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx). [in Ukrainian].