

**Стан і тенденції розвитку підприємств морегосподарського
комплексу (на прикладі Миколаївської області)**

Вдовиченко Л.Ю., Волосяк М.В.

Вступ. Морегосподарський комплекс (далі – МГК) як об’єкт впливу державної морської політики – це територіальне поєднання суб’єктів господарської діяльності галузі морського транспорту, суб’єктів інших галузей, незалежно від форм власності, які взаємодіють між собою та конкурують в межах однієї сфери діяльності, з метою задоволення потреб населення та суспільного виробництва в продукції та послугах за допомогою використання ресурсів Світового океану, інтелектуально-професійних і створених людиною засобів [1]. В цьому аспекті предметом діяльності підприємств МГК є не тільки морська діяльність, а й не морська, яка забезпечує розвиток МГК, понятійний апарат та функціональна структура якого на рівні України попередньо досліджувались авторами [2].

Успіх багатьох країн світу свідчить, що розвиток МГК сприяє швидкому економічному зростанню. Це особливо є актуальним для Миколаївської області, яка має значну протяжність берегової лінії Чорного моря та його лиманів, наближеність до транзитних транспортних коридорів, наявність морських та річкових причалів, що визначає її розвиток як потужного транспортно-технологічного вузла, який забезпечує вихід до промислових центрів Придніпровського регіону та Чорного моря [3]. В зв’язку з цим обумовлюється необхідність визначення в Україні на регіональному рівні тенденцій розвитку підприємств МГК.

Аналіз останніх досліджень. Проблеми розвитку підприємств МГК України та її регіонів розглянуто у працях багатьох вітчизняних авторів. Серед останніх концептуальних праць слід відзначити монографії та статті наступних авторів: О.М. Кібіка [1], О.М. Котлубая [4], М.Т. Примачова [5], А.О. Филипенка [6] тощо. Однак необхідно зосередити увагу на науковому підході до цілей,

завдань розвитку підприємств МГК та індикаторів їх реалізації, який полегшує вибір концепції досягнення конкурентного стану МГК на регіональному рівні.

Мета статті – дослідження стану і тенденцій розвитку підприємств морегосподарського комплексу Миколаївської області, проведення SWOT-аналізу підприємств МГК та визначення оперативних цілей, завдань і наслідків реалізації цих заходів для підприємств МГК на регіональному рівні.

Виклад основного матеріалу. Серед пріоритетів соціально-економічної політики Миколаївської області на 2015-2017рр. [7] є модернізація інфраструктури та базових секторів економіки області шляхом усунення структурних проблем, зокрема, розвиток МГК регіону, транспортної інфраструктури.

На нашу думку, необхідною умовою реалізації даного пріоритетного напрямку є координація діяльності суб'єктів державної регіональної політики через узгодження цілей, пріоритетів, завдань і заходів центральних та місцевих органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування під час розроблення та виконання документів, що сприяють залученню інвесторів на регіональний ринок.

Відомо, що суднобудування належить до галузей з високими ризиками ведення бізнесу, це зумовлено тривалим циклом та складністю виробництва, високою науко-, трудо- і капіталоемністю, значною залежністю від світової кон'юнктури. Акумуляуючи у своїй продукції досягнення металургії, приладобудування, електроніки та інших суміжних галузей, суднобудування чинить значний мультиплікативний ефект на економіку країни – створення 1 робочого місця у суднобудуванні призводить до появи 4-5 робочих місць у суміжних галузях, а 1 дол. США інвестицій у суднобудування призводить до 7-8 дол. США інвестицій у суміжних галузях [8].

Але у суднобудуванні Миколаївської області на сьогодні склалася критична ситуація:

1. Усі підприємства цієї галузі протягом декількох років практично не мають замовлень на будівництво і ремонт суден. Починаючи з 2007р., майже не

здійснювало виробничу діяльність за основним профілем ДП «Суднобудівний завод ім. 61 Комунара», а з 2011р. припинено будівництво суден на ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан». До 2013р. включно серед найбільших суднобудівних заводів Миколаївщини будівництво та ремонт суден здійснювало лише ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод», зокрема, було побудовано серію корпусів універсальних суховантажних суден для компанії «Damen Shipyards Bergum» та розпочато будівництво головного корабля класу «корвет». Однак у 2014р. і на цьому підприємстві практично не здійснювалася виробнича діяльність за основним профілем діяльності: припинено фінансування заходів з будівництва кораблів класу «корвет» та фінансування робіт з ремонту суден для ДП «Дельта Лоцман».

2. Оголошено банкрутом ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан» та відбувалися спроби його ліквідації.

3. Припинили свою діяльність ВАТ «Малярно-ізоляційне підприємство «Райдуга» та ПАТ «Миколаївський машинобудівний завод» тощо [7].

Така ситуація у суднобудуванні регіону призводить до нарощування заборгованості підприємств із виплати заробітної плати. Так, у середині 2015р. заборгованість ПАТ «Суднобудівний завод «Океан» і ДП «Суднобудівний завод ім. 61 Комунара» за заробітною платою досягла 18,6 та 12,2 млн. грн. відповідно [9].

Ситуація ускладнюється тим, що усі суднобудівні заводи м. Миколаєва перебувають у приватній власності (ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод», ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан», суднобудівно-судноремонтний завод «Нібулон» ТОВ СП «Нібулон») або у державній власності (ДП «Суднобудівний завод ім. 61 Комунара» підпорядковане державному концерну «Укроборонпром»), тому місцеві органи влади не можуть впливати на діяльність зазначених підприємств, а в умовах значного дефіциту державного бюджету держава також не має достатніх інвестиційних ресурсів для створення високотехнологічної інноваційної продукції на цих підприємствах.

Отже, активного використання потребують механізми державно-приватного партнерства та реалізації спільних проектів приватним, державним, регіональним і науковим секторами.

Про інвестиційну привабливість Миколаївської області для вітчизняних та іноземних інвесторів свідчать позитивні тенденції вкладення значних обсягів інвестицій у розвиток та модернізацію МГК, а саме, впродовж 2015-2016рр.:

1. ТОВ «Евері» побудовано комплекс з перевантаження рослинних олій, що дає можливість компанії перевалювати на морський транспорт через третій причал Миколаївського морського торгового порту понад 1 млн. тонн продукції агропромислового комплексу на рік. Загальний тоннаж одночасного зберігання становить 93 тис. тонн, у тому числі: 28 тис. тонн – меляси бурякової і 65 тис. тонн – рослинної олії.

2. ТОВ «Морський спеціалізований порт «НІКА-ТЕРА» побудовано зерновий елеватор силосного типу місткістю 170 тис. тонн. Також реалізуються проекти щодо розширення зернового комплексу, будівництва складських приміщень, ємністю одночасного зберігання 210 тис. тонн тощо. Загальна вартість проектів становить близько 70 млн. дол. США. Завдяки впровадженню інвестиційних проектів, які розраховані й на подальші роки, перевантаження вантажів збільшиться в перспективі до 15 млн. тонн вантажів за рік.

3. ТОВ «Порт Очаків» реалізується 4 інвестиційні проекти щодо створення зернового терміналу та терміналу з перевантаження рослинних олій, зокрема: комплекс з перевантаження та зберігання зернових культур ТОВ «Ю-Порт Очаків» (наприкінці 2013р. введено в експлуатацію I чергу будівництва, обсяг інвестицій становив 65 млн. грн.); склад для зберігання вантажів «Термінал Очаків» (наприкінці 2013р. введено в експлуатацію I чергу будівництва, обсяг інвестицій становив 3,3 млн. грн.); термінал зі зберігання та перевантаження рослинних олій «Ю-Порт Флюїд» (передбачає будівництво 3 резервуарів на 15 тис. тонн, орієнтований обсяг залучення інвестицій становить 22 млн. грн.); перевантажувальний комплекс світлих нафтопродуктів «Юг-Спец-Бункер» (орієнтований обсяг залучення інвестицій становить 16,9 млн.

грн.) [7].

Пріоритетними напрямками інвестиційної діяльності МГК Миколаївської області є й розширення виробничих потужностей та розвиток інфраструктури портів регіону (табл. 1), зокрема, на:

1. ДП «Миколаївський морський торговельний порт», одному з провідних державних підприємств транспортної галузі України з переробки, експортних, імпорتنих, каботажних вантажів, забезпечення транзитних перевезень різноманітних вантажів, як генеральних, так і навалочних.

2. ДП «Стивідорна компанія «Ольвія», що переробляє будь-які види вантажу, крім наливних, та надає всі необхідні послуги з перевалки, навантаженню-розвантаженню, складуванню та оформленню вантажів.

3. Дочірньому підприємстві «Миколаївський річковий порт» – АСК «Укррічфлот», де для переробки вантажів в порту є порталні та плавучі дизель-електричні крани вантажністю від 5 до 16 тонн, трактори, авто- та електронавантажувачі. Порт приймає судна до 140 м довжиною з осадкою 4,5 м біля причалу, відпрацьована також технологія навантажування великотоннажних суден з осадкою до 9 м на рейді за допомогою плавучих кранів. Порт має буксирний флот, вантажний самохідний та несамохідний флот загальною вантажністю до 30 тис. тонн. Спільно з фірмою «Агроекспорт» в порту створено комплекс з переробки зерна, який складається з 5 критих складів та 2 критих пунктів вивантаження вагонів, транспортерної лінії по доставці зерна на причал.

4. ТОВ «Порт Очаків», призначений для обробки вантажних і вантажопасажирських судів, організації паромного сполучення для перевезення колісної техніки та великовантажних автомобілів.

5. ТОВ СП «Нібулон», що має морський перевантажувальний термінал для перевалки зернових та олійних культур.

6. ТОВ «Миколаївський спеціалізований порт «НІКА-ТЕРА», що займається перевалкою, зберіганням, підготовкою та відправкою вантажів.

Таблиця 1

Орієнтовний перелік

пріоритетних інвестиційних проектів у морегосподарському комплексі Миколаївської області

№ з/п	Назва інвестиційного проекту	Відповідальні виконавці	Строк реалізації	Орієнтовна вартість проекту
1.	Ліхтеровочний морський термінал Бузько-Дніпровського басейну в акваторії Миколаївського морського порту	Миколаївська філія ДП «Адміністрація морських портів України» (Адміністрація Миколаївського морського порту)	2017-2024рр.	147,1 млн. дол. США
2.	Створення універсального перевантажувального комплексу на запроєктованому причалі № 8	Миколаївська філія ДП «Адміністрація морських портів України» (Адміністрація Миколаївського морського порту)	2015-2017рр.	169,4 млн. грн.
3.	Будівництво комплексу з перевантаження наливних вантажів у районі причалів № 14, 15 (причал № 14А)	Миколаївська філія ДП «Адміністрація морських портів України» (Адміністрація Миколаївського морського порту)	2015-2017рр.	238,1 млн. грн.
4.	Створення виробничо-перевантажувального комплексу в тилловій частині причалів № 13, 14» (компанія «Бунге»)	Миколаївська філія ДП «Адміністрація морських портів України» (Адміністрація Миколаївського морського порту)	2015р.	100 млн. дол. США
5.	Відродження р. Дніпро та р. Південний Буг як транспортних судноплавних артерій України	ТОВ СП «Нібулон»	2015-2016рр.	152 млн. дол. США
6.	Будівництво зернового комплексу (ДП «Спеціалізований морський порт «Октябрьск»*)	Філія «Октябрьск» ДП «Адміністрація морських портів України»(Адміністрація спеціалізованого морського порту «Октябрьск»*)	2015-2018рр.	24 млн. дол. США
7.	Будівництво комплексу з переробки зріджених газів, світлих нафтопродуктів та інших вантажів» (ДП «Спеціалізований морський порт «Октябрьск»*)	Філія «Октябрьск» ДП «Адміністрація морських портів України» (Адміністрація спеціалізованого морського порту «Октябрьск»*)	2015-2017рр.	100 млн. дол. США
8.	Будівництво перевантажувального комплексу зернових та олійних культур у тилу причалів №1, 2 Миколаївського морського порту	ТОВ «Дунайська судноплавно-стивідорна компанія»	2015-2016рр.	45 млн. дол. США
9.	Розвиток портової інфраструктури ТОВ «Миколаївське підприємство «Термінал-Укрхарчозбутсировина»	ТОВ «Миколаївське підприємство «Термінал-Укрхарчозбутсировина»	2016-2018рр.	Сума уточнюється

Джерело: складено авторами за [7].

* – нині: ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» (примітка авторів).

7. ТОВ «НІКМОРСЕРВІС Миколаїв», що здійснює комплекс стівідорних послуг, експедиційної діяльності, агентування судів та послуг митного брокера.

8. ТОВ ТД «Морепродукт» – портовий логістичний термінал, що має статус митно-ліцензійного складу.

9. ТОВ «ЕВЕРІ» – морський перевантажувальний термінал, що забезпечує прийом, зберігання, якісний супровід і відвантаження рослинної олії та меляси на суміжні види транспорту, і складається з берегової та портової частини.

10. ТОВ «Миколаївське підприємство «Термінал-Укрхарчозбутсировина» – портовий комплекс по перевалці наливних харчових вантажів.

11. ТОВ «Дунайська судноплавно-стівідорна компанія», що займається транспортним обробленням вантажів та організацією перевезення вантажів.

12. Компанія «Бунге», що завершує створення єдиного виробничо-перевантажувального комплексу, до складу якого входитимуть перевантажувальний термінал і олійно-екстракційний завод, що разом з діючим перевантажувальним терміналом стане основою промислово-транспортного кластеру на території Миколаївського морського порту.

13. Компанія Noble Group Limited (Гонконг), що здійснює будівництво перевантажувального терміналу зернових та олійних культур [7].

На функціонування та розвиток підприємств МГК Миколаївської області у 2017-2020рр., на думку авторів, будуть впливати такі сильні й слабкі чинники (сторони) та можливі зовнішні впливи (можливості і загрози) (табл. 2):

Співставлення сильних сторін і можливостей дало змогу визначити, що посилюють переважну більшість можливостей (квадрант «сильні сторони – можливості») і знижують дію більшості загроз (квадрант «сильні сторони – загрози» комплексність рішення проблем у сфері МГК Миколаївської області з боку державних, регіональних, наукових та підприємницьких структур і спільне визначення стратегії, оперативних цілей та завдань щодо розвитку на регіональному рівні підприємств МГК.

SWOT-аналіз підприємств морегосподарського комплексу

Миколаївської області

Матриця SWOT-аналізу	Можливості:	Загрози:
<p>Сильні сторони:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Привабливе географічне розташування, природно-кліматичні умови 2. Кваліфікована робоча сила і управлінський персонал 3. Багаторічний досвід 4. Проведення наукових досліджень в Національному університеті кораблебудування ім. адмірала Макарова щодо створення та серійного виготовлення універсальних транспортних суден і засобів океанотехніки 5. Перспектива зростання попиту національної економіки на продукцію МГК Миколаївської області 	<p>1. Реалізація спільних проєктів приватним, державним і науковим секторами</p> <p>2. Технологічна можливість розвитку портової інфраструктури</p> <p>3. Створення хабів, розподільних проміжних вузлів, інтермодальних логістичних терміналів, що з'єднують різні види транспорту, у тому числі морські перевезення, об'єднуючись в єдину систему ланцюжків поставок</p> <p>4. Створення регіонального морегосподарського кластеру за участю підприємств суднобудування та судноремонту, судноплавних компаній, портів, наукових та проєктних організацій, регіональних органів влади тощо</p> <p>«1», «2», «3», «4» ↔ «4»</p> <p>«1», «2», «4» ↔ «1», «2»</p> <p>«1», «3», «5» ↔ «3», «4»</p>	<p>1. Відсутність комплексної програми розвитку суднобудування та судноремонту</p> <p>2. Неналежна увага до використання механізмів державно-приватного партнерства в стивідорній діяльності</p> <p>3. Недостатні інвестиційні ресурси для створення інноваційної продукції на підприємствах МГК Миколаївської області</p> <p>4. Низький рівень інновацій, нових портових технологій, що відповідають сучасним тенденціям розвитку морських перевезень</p> <p>5. Зменшення попиту світової економіки на низку послуг МГК</p> <p>«4», «5» ↔ «1», «5»</p> <p>«1», «2», «3» ↔ «2»</p> <p>«2», «3», «4» ↔ «3», «4»</p>
<p>Слабкі сторони:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Технологічна й міжвідомча роз'єднаність роботи портів та інших транспортних галузей 2. Недосконалість державної політики регіонального розвитку приморських територій 3. Зниження темпів зростання економіки та рівня інвестиційної активності, криза банківської системи тощо 4. Система ціноутворення на послуги транспортних підприємств 	<p>«1», «2» ↔ «2», «3», «4»</p> <p>«3» ↔ «1», «4»</p> <p>«4» ↔ «3», «4»</p>	<p>«1», «2» ↔ «1», «2»</p> <p>«3» ↔ «3», «4»</p> <p>«4» ↔ «4», «5»</p>

Джерело: розробка авторів.

На думку авторів, задля економічного зростання підприємств МГК на основі інвестиційно-інноваційного розвитку як стратегічної цілі у сфері подальшого функціонування МГК Миколаївської області необхідно вирішити низку оперативних цілей та завдань (табл. 3).

Таблиця 3

Оперативні цілі і завдання розвитку підприємств морегосподарського комплексу Миколаївської області

№ з/п	Оперативні цілі	Завдання
1.	Створення нових та модернізація існуючих підприємств МГК	1.1. Розвиток транзитного та логістично-транспортного потенціалу регіону 1.2. Модернізація промислових виробництв МГК на новій технологічній базі
2.	Зростання конкурентоспроможності підприємств МГК	2.1. Формування перспективних інвестиційних можливостей підприємств МГК 2.2. Розвиток міжнародного співробітництва та зовнішньоекономічної діяльності підприємств МГК
3.	Створення умов для пріоритетного розвитку підприємств МГК	3.1. Фінансово-кредитна та інвестиційна підтримка підприємств МГК 3.2. Підтримка та стимулювання євроінтеграції підприємств МГК

Джерело: розробка авторів.

В ході виконання цих завдань потенційно можливими сферами реалізації інвестиційних проектів у МГК регіону можуть бути: модернізація портів та терміналів, ведення в дію високотехнологічних виробничих потужностей, технологічне переоснащення та розширення діючих виробничих потужностей, випуск нових видів конкурентоспроможної продукції, сприяння функціонуванню і впровадження сучасних систем управління технологічними процесами якості та екології відповідно до стандартів ЄС.

Наслідки реалізації поставлених завдань у сфері МГК Миколаївської області представлено у табл. 4.

Таблиця 4

Наслідки реалізації завдань розвитку підприємств морегосподарського комплексу Миколаївської області

Очікувані результати	Індикатори
1. Залучення внутрішніх і зовнішніх інвестицій до регіональної економіки	1. Обсяг залучених інвестицій
2. Створення нових робочих місць	2. Кількість новостворених робочих місць
3. Підвищення рівня доходів населення	3. Обсяг експорту та імпорту товарів
4. Упровадження нових технологій у регіоні	4. Кількість реалізованих інвестиційних проєктів
5. Поліпшення логістично-транспортного забезпечення регіону	5. Кількість підприємств МКГ, що впроваджують інновації
	6. Обсяг реалізованої підприємств МКГ інноваційної продукції

Джерело: розробка авторів.

Висновок. Успішне здійснення соціально-економічних перетворень в державі залежить від якісної трансформації економічної системи або певної її частини. У зв'язку з цим управління на регіональному рівні розвитком підприємств МГК є актуальним питанням для формування сприятливого базису щодо активізації економічного розвитку МГК держави. Головним у системі регіонального управління ефективним розвитком МГК слід вважати реалізацію підходу на основі єдності зусиль державних, регіональних, наукових та підприємницьких структур. Навіть в умовах тотального дефіциту інвестицій необхідно виробити перспективну стратегію та модель розвитку підприємств МГК на регіональному рівні.

Перспективою подальших досліджень є визначення напрямів функціонування МГК України в регіональному розрізі з урахуванням стану та запропонованих авторами тенденцій розвитку підприємств МГК на прикладі Миколаївської області.

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 Гринь Д.С., 2014. – 442 с.
2. Волосяк М.В., Вдовиченко Л.Ю. Функціональна структура морегосподарського комплексу України / М.В. Волосяк, Л.Ю. Вдовиченко // Бізнес Інформ. – 2016. – №2. – С. 14-20.
3. Стратегія розвитку Миколаївської області на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mk.gov.ua/ua/economy/strateg>.
4. Котлубай О.М. Портовий комплекс України: проблеми і перспективи розвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.2000.ua/v-nomere/derzhava/resursy/portovij-kompleks-ukraini-b3-1-b4_1440057128.htm.
5. Frasynyuk T., Primachev N.T., Dabrowski J. и др. Проблемы устойчивого развития подсистем глобальной морской транспортной индустрии: [монография] / [Т. Frasynyuk, Н.Т. Примачев, J. Dabrowski и др.]; под ред. Н.Т. Примачева, Н. Klimek. – Херсон: Гринь Д.С., Gdansk: UGIT I NM, 2014. – 316 с.
6. Пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України в умовах глобалізації: аналітична доповідь / А.О. Филипенко, В.В. Баришнікова; за ред. А.О. Филипенка; Регіон. філіал нац. ін-ту стратегічн. досліджень у м. Одесі. – Одеса: Фенікс, 2013. – 168 с.
7. Програма економічного і соціального розвитку Миколаївської області на 2015-2017рр. «Миколаївщина – 2017» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://economy-mk.gov.ua/social-economics-development/Programa>.
8. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України: аналіт. доп. / О.В.

Собкевич, К.М. Михайличенко, А.В. Шевченко, В.М. Русан, Є.В. Белашов – К.: НІСД, 2016. – 72 с. – (Сер. «Економіка», вип. 24) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/Sea_Politic_corrected-bcafc.pdf.

9. Задолженность по заработной плате на судостроительном заводе «Океан» превысила 18 миллионов гривен [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/shipbuilding/2015/06/30/27334.html>.

Анотації

Вдовиченко Л.Ю., Волосяк М.В.

Стан і тенденції розвитку підприємств морегосподарського комплексу (на прикладі Миколаївської області)

Метою статті є дослідження стану і тенденцій розвитку підприємств морегосподарського комплексу Миколаївської області. У статті досліджено сучасний стан функціонування підприємств морегосподарського комплексу та пріоритетні напрями їх інвестиційної діяльності на рівні Миколаївського регіону. Здійснено SWOT-аналіз регіональних підприємств морегосподарського комплексу, на підставі якого доведено необхідність визначення спільної з боку державних, регіональних, наукових та підприємницьких структур стратегії економічного зростання цих підприємств на основі їх інвестиційно-інноваційного розвитку. Запропоновано оперативні цілі, завдання і індикатори реалізацій цих заходів для підприємств морегосподарського комплексу на регіональному рівні. Перспективою подальших досліджень є визначення напрямів функціонування морегосподарського комплексу України в регіональному розрізі з урахуванням стану та запропонованих авторами тенденцій розвитку підприємств морегосподарського комплексу на прикладі Миколаївської області.

Ключові слова:

морегосподарський комплекс, інвестиційна діяльність, інвестиційно-інноваційний розвиток, державно-приватне партнерство, регіональне управління

Вдовиченко Л.Ю., Волосюк М.В.

Состояние и тенденции развития предприятий морехозяйственного комплекса (на примере Николаевской области)

Целью статьи является исследование состояния и тенденций развития предприятий морехозяйственного комплекса Николаевской области. В статье исследованы современное состояние функционирования предприятий морехозяйственного комплекса и приоритетные направления их инвестиционной деятельности на уровне Николаевского региона. Осуществлен SWOT-анализ региональных предприятий морехозяйственного комплекса, на основании которого доказана необходимость определения общей со стороны государственных, региональных, научных и предпринимательских структур стратегии экономического роста этих предприятий на основе их инвестиционно-инновационного развития. Перспективой дальнейших исследований является определение направлений функционирования морехозяйственного комплекса Украины в региональном разрезе с учетом состояния и предложенных авторами тенденций развития предприятий морехозяйственного комплекса на примере Николаевской области.

Ключевые слова:

морехозяйственный комплекс, инвестиционная деятельность, инвестиционно-инновационное развитие, государственно-частное партнерство, региональное управление