

Корнієнко О.П.*кандидат економічних наук,**доцент кафедри інтелектуальної цифрової економіки,**Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова**ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9269-6900>***Korniienko Oksana***Admiral Makarov National University of Shipbuilding*

ОБГРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ СТАНОВЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ІННОВАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ У СФЕРІ МОРЕГОСПОДАРЮВАННЯ

SUBSTANTIATION OF THE NEED FOR FORMATION OF THE STATE INNOVATIVE SYSTEM IN THE FIELD OF MARINE ACTIVITIES

Анотація. В статті обгрунтовано, що сутність конкурентоспроможності на підприємствах морегосподарського комплексу полягає в посиленні процесу глобального поділу праці внаслідок взаємозалежності макрорегіонів Земної кулі, а також в структурних диспропорціях їх розвитку і нерівномірності просторового розподілу ресурсної бази в сукупності з екологічними та іншими обмеженнями. Проаналізовано протекційні кроки, які робляться з боку морських держав з метою підвищення конкурентоспроможності всіх видів морської діяльності. Досліджено основні вектори діяльності міжнародних програм з досягнення сталого розвитку, які передбачають попередження і зменшення наслідків стихійних лих і антропогенних катастроф в Світовому океані, дослідження ролі Світового океану, оцінку, прогноз, пом'якшення та адаптацію до варіацій і зміни клімату, вдосконалення системи управління біологічними, мінеральними і енергетичними ресурсами Світового океану, поліпшення управління і захисту морських екосистем.

Ключові слова: інноваційна система, інноваційний розвиток, морегосподарювання, морепромислове виробництво, конкурентоспроможність.

Постановка проблеми. Процес вдосконалення інноваційної політики будь-якої держави або сектора економіки тісно пов'язаний з ключовим поняттям сучасності - конкурентоспроможністю, – яке проявляється на різних рівнях організації морегосподарської діяльності. Цей термін використовується по відношенню до компаній, секторів морепромислового виробництва, регіонів, держав і груп країн. Доречно говорити про конкурентоспроможні національні або регіональні морегосподарські комплекси, їх галузеві інфраструктури, види океанокористування, морепромислові підприємства і окремі виробництва, в умовах наростаючого дефіциту природних ресурсів, а також, продукції та послуг морського походження або призначення тощо. За умов розвитку глобальних систем океанічного управління зараз конкурують не окремі морські або прибережні держави, а їх великі

об'єднання, над- і міждержавні (такі, як ЄС, НАФТА, МЕРКОСУР) [1]. Кожне з них пропонує всесвітньому морському співтовариству власну, але в максимальному ступені привабливу для інших ідеологію довгострокового розвитку морекористування, тут же вступає в конкурентну боротьбу з альтернативними стратегіями і моделями, в тому числі такими, що розробляються транснаціональними корпораціями, міжнародними, а також недержавними некомерційними організаціями. Іншими словами, ціннісні орієнтири і стратегії зростання, спрямовані вперед на значні часові періоди, тепер теж стають предметом конкуренції. Тому, на часі, постає завдання дослідити різноспрямовані і, з першого погляду, взаємовиключні тенденції інтеграції і конкурентної боротьби в морській діяльності, що відбуваються на тлі феномена взаємозв'язку глобалізації та нової регіоналізації в міжнародних відносинах, яка проектується на процеси вивчення, освоєння і використання просторів і ресурсів Світового океану.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Існує великий обсяг відповідних наукових дискусій та публікацій, які засвідчують чималий інтерес до обраної теми наших попередників. Достатньо пригадати з цього приводу ґрунтовні роботи Александрова В., Аккофа Р., Бляхмана Л., Валдайцева С., Гелбрейта Дж., Кондратьєва М., Менша Г., Портера М., Санто Б., Твісса Б., Шумпетера Й. та багатьох інших. Складно переоцінити їхній внесок у дослідження інструментів прискорення науково-технічного прогресу (НТП), визначення ролі державного регулювання інноваційної діяльності тощо.

Проблемам інноваційного розвитку, з огляду на специфіку морегосподарського комплексу та економіку моря, зокрема, присвячені праці відомих вчених. Вітчизняними дослідниками є: Антонюк К., Буркинський І., Вінніков П., Голубкова С., Ісаков С., Котлубай Б., Парсяк В. Втім, дискусії вчених та практиків щодо вибору пріоритетів інноваційного

розвитку держави тривають, тому проблема залишається невирішеною.

Постановка завдання. Природа конкурентоспроможності криється в інтенсифікації процесу глобального поділу праці внаслідок взаємозалежності макрорегіонів Земної кулі, а також в структурних диспропорціях їх розвитку і нерівномірності просторового розподілу ресурсної бази в сукупності з екологічними та іншими обмеженнями [2].

Крім того, значну роль в процесах набуття або втрати конкурентоспроможності відіграють відновлення багатополарної системи міжнародних відносин, неоднорідність глобального політичного, економічного, інформаційного, соціокультурного та інших просторів. Меншою мірою на ці процеси впливають поява нових центрів випереджаючого технологічного зростання і полюсів фінансового тяжіння, зміщення промислового виробництва і сфери послуг в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні, висока міжрегіональна мобільність потоків (товарних, ресурсних, інформаційних тощо) та інші фактори [3; 4]. Іншими словами, з точки зору конкурентоспроможності, вирішальне значення має оптимальність вибору ніші, яку державний морегосподарський комплекс здатний зайняти в світовому розподілі праці.

Кожен суб'єкт світової морської політики вирішує таку задачу по-своєму, намагаючись з вигодою для себе скористатися можливостями, які відкриваються в результаті глобалізації. Однак загальний тренд показує, що одні держави, спираючись на свої специфічні конкурентні переваги, здебільшого отримують від глобалізації лише вигоди, інші, – які не здатні їх навіть ідентифікувати, відповідно, несуть весь тягар. Це, природно, породжує протестні настрої і веде до загострення міждержавних протиріч, а в деяких випадках – до прямого суперництва, в тому числі за простори і ресурси Світового океану. В такій жорсткій конкурентній боротьбі одного і того ж результату можна досягти трьома альтернативними шляхами: або вдосконалюючи власний морегосподарський комплекс, наприклад, шляхом стимулювання продуктивності праці, енергоефективності, впровадження новітніх досягнень науково-технічного прогресу тощо, або штучно послаблюючи конкурентні переваги потенційних суперників, або ж комбінуючи обидва підходи. Останнім часом всі суб'єкти морської політики різних ієрархічних рівнів в різних країнах, як правило, вибирають другий шлях, а нездатність впоратися з неминучими диспропорціями глобальної системи поділу праці провокує хвилю протекціоністських вимог і дій.

Метою статті є обґрунтувати необхідність становлення державної інноваційної системи як чиннику розвитку морегосподарської діяльності, що визначає обличчя нашої країни у світовій економіці.

Виклад основного матеріалу дослідження. Високорозвинені морські держави послідовно витісняють будь-які засоби морекористування інших дер-

жав не тільки з різних районів Світового океану, що мають стратегічне значення з точки зору багатства ресурсної бази, розташування ключових морських транспортних артерій або забезпечення безпеки, але з найбільш перспективних світових ринків товарів і послуг морського походження і призначення. Причому роблять це скрізь, де це виявляється їм під силу, творчо, вміло, віртуозно і комплексно використовуючи весь набір сучасних протекціоністських бар'єрів і преференційних заходів. Надійно захистивши свої ринки і відкидаючи будь-які звинувачення в політиці «подвійних стандартів», в національних морських політиках вони всіляко заохочують зовнішню конкуренцію і проводять активний експансіоністський зовнішньоекономічний курс. Причому в умовах все більш жорсткої конкурентної боротьби на світових ринках не тільки уряду приморських країн, але і транснаціональні корпорації всіляко прагнуть позбутися від будь-яких обмежень, здатних зменшити конкурентоспроможність їх товарів і послуг в порівнянні з продукцією потенційних суперників. Світова практика, як, втім, і здоровий глузд, підказують, що держава не може обмежитися лише контролем над дотриманням встановлених правил. У світовій практиці існує чимало позитивних прикладів впливу спільних зусиль влади і бізнесу на економічний розвиток тієї чи іншої країни [5; 6].

Штучне надання власним морегосподарським комплексам асиметричних конкурентних переваг здійснюється шляхом посилення природоохоронної політики, зведення непереборних загороджувальних міжнародно-правових норм (наприклад, при промисловому видобутку водних біоресурсів в конвенційних районах та зонах за межами дії міжнародних конвенцій). Одночасно морськими державами робляться різноманітні протекціоністські заходи з метою підвищення конкурентоспроможності всіх видів морської діяльності, а також товарів і послуг своїх морегосподарських комплексів, так само як і сфер їх виробництва.

По-перше, повсюдно відбувається часткове закриття сегментів внутрішніх ринків для товарів і послуг морського походження і морського призначення шляхом застосування щодо іноземних виробників антидемпінгових процедур, зміцнюється захист власних суднобудівних і судноплавних, транспортно-транзитних ринків, безпосередньо пов'язаних з проблемою забезпечення транспортної безпеки.

У всіх країнах – членах Європейського Союзу реалізується суттєва державна підтримка національних судовласників в формі податкових пільг і вигідних кредитів. Поряд з нею у Франції законом 1928 з поправкою 1970 року передбачається, що 2/3 імпорту нафти повинні перевозитися на французьких або зафрахтованих судах. У іншому випадку потрібен дозвіл міністерств паливної промисловості та транспорту. Законом 1934 року встановлено, що 40% імпорту вугілля до Франції має доставлятися національним

флотом. В Іспанії королівським декретом 1986 роки за національним флотом повністю резервуються імпорتنі перевезення тютюну, зерна і продуктів з зерна, кава, бавовни, а також 90% нафти [7; 9].

Ще більш значущу роль заходи захисту інтересів національних перевізників грають в морській транспортній політиці та розвитку прибережних держав. В Аргентині, Уругваї, Перу резервуються 50% експортно-імпорتنих перевезень. Мексика зовсім не допускає іноземців у внутрішні, пасажиро- і вантажоперевезення [8; 9].

По-друге, створюються сприятливі умови для підтримки, насамперед, своїх приморських риболовецьких общин, національних рибпромислових флотів в конкуренції, що загострюється в світовому рибальстві за право користування водними біологічними ресурсами Світового океану, особливо у відкритому морі, в конвенційних водах і районах, не охоплених дією конвенцій. Активно розвиваються і впроваджуються в аква- і марикультуру нові технології штучного відтворення запасів, в тому числі після вибухів популяцій.

В цілому стан і тенденції розвитку океанічного рибальства в світі в даний час характеризуються посиленням суперництва серед країн, що здійснюють промисел водних біоресурсів. Більшість провідних морських держав і країн, що розвиваються прибережних держав розглядають рибпромислових комплекс як структуроутворюючий елемент економіки, що має стратегічне значення і забезпечує продовольчу безпеку, який сприяє заселеності приморських територій та їх соціально-економічного розвитку.

У зв'язку з цим практично всіма державами, що мають протяжну берегову лінію, проводиться протекціоністська політика по відношенню до рибальства і забезпечується створення таких правових і економічних умов, які б дозволяли рибному господарству ефективно функціонувати і бути захищеним від зовнішньої конкуренції. Розвідка, видобуток і переробка рибних запасів, наприклад, в Норвегії символізують набуття і захист національного суверенітету.

Показник середньодушового споживання рибопродукції в провідних морських державах досягає: в Японії – 64,7 кг, Норвегії – 47,4 кг, Китаї – 25,7 кг, США – 22,6 кг., В той час як в Україні він скоротився в порівнянні з 80-ми роками минулого століття майже в 2 рази і становить на сьогоднішній день 12,6 кг в рік. При цьому близько 33% внутрішнього споживання рибних товарів в Україні забезпечується за рахунок імпорту, істотна частина якого фактично стає реекспортом водних біологічних ресурсів, вилонених вітчизняними рибпромисловими судами і поставлених зарубіжним компаніям у вигляді сировини. Тим самим збільшуються транскордонні витрати, пов'язані із забезпеченням населення країни рибною продукцією. При збереженні переважно сировинного характеру експорту рибних товарів рентабельність зовнішньої торгівлі різко знижується [10; 11].

Серед негативних явищ, властивих вітчизняному рибпромислового комплексу, також стоїть проблема, пов'язана з незаконним промислом, без кардинального вирішення якої говорити про економічній оздоровленні цієї сфери в найближчій перспективі неможливо. Незважаючи на вжиті в останні роки заходи щодо запобігання браконьєрства, масштаби його не знижуються. Це не тільки різко контрастує із загальносвітовими тенденціями, а й завдає відчутної шкоди ділової та політичної репутації України на міжнародному рівні, а також суперечить економічним інтересам країни. Україна несе колосальні втрати, як фінансові – від недоотримання податків і зборів до бюджетів усіх рівнів, приховування валютної виручки, так і пов'язані з скороченням або майже повним знищенням найбільш цінних видів риби. Щорічно Україна втрачає через незаконні вилову і вивезення рибної продукції за кордон до 1 млрд доларів США, перевершуючи подібні показники прибережних держав, які інтенсивно розвиваються, що відрізняються несприятливою криміногенною обстановкою і корумпованістю державного апарату [12].

По-третє, у всьому світі активно розробляються і впроваджуються технології освоєння мінеральних і енергетичних ресурсів Світового океану, удосконалюються способи їх розвідки і глибокої переробки. Все ширше залучаються до промислового оборот альтернативні і поновлювані джерела енергії: геотермальної, циркуляційної океанічної, хвильової, планетарної гравітаційної (припливи і відливи).

По-четверте, удосконалюється методологія комплексних наукових досліджень, відбувається нарощування експедиційної роботи в ключових районах Світового океану, що розуміється в першу чергу як фактор забезпечення свого в них присутності і придбання конкурентних переваг, а також необхідних даних для відтворення ресурсної бази, забезпечення безпеки мореплавання, попередження і зменшення небезпечних наслідків стихійних лих, постійного моніторингу природних, антропогенних і техногенних явищ глобального і регіонального масштабу.

Незаперечна кліматоформуюча функція Світового океану і його основного значення в екосистемній динаміці, дедалі частіші морські природні катастрофи (цунамі, сейсмічна активність океанічної земної кори) спонукають людство до інтенсифікації фундаментальних досліджень його природи. Вважається, що в довготривалій перспективі тільки здатність здійснювати морегосподарську діяльність на досить високому технологічному рівні може забезпечити підтримання екологічної рівноваги Планети.

Сучасна еволюція комплексних наукових досліджень в сфері економіки моря спрямована на перехід від прямих контактних вимірювань до дистанційних, включаючи супутникові спостереження за поверхневими ефектами, вимірювання за допомогою автоном-

них приладів різних типів з передачею інформації через канали зв'язку в центри даних тощо. Методи супутникової океанографії стають все більш досконалими, що відкриває широкий спектр досліджуваних параметрів, створює можливість для глобального охоплення Світового океану зі все більш тонким просторовим і тимчасовим дозволом. Проте, актуальність прямих контактних вимірювань як і раніше зберігається [12].

Загальний тренд полягає в напрямку руху від різних систем спостережень за Світовим океаном і окремих проєктів вивчення його природи до систем, які отримують скоординовану і інтегровану інформацію про морське середовище, яка повинна служити основою для обґрунтованих і ефективних рішень в різних видах морегосподарської діяльності. Міжнародні програми переслідують загальні практичні цілі досягнення сталого розвитку, включаючи в себе попередження і зменшення наслідків стихійних лих і антропогенних катастроф в Світовому океані; дослідження ролі Світового океану, оцінку, прогноз, пом'якшення та адаптацію до варіацій і зміни клімату; вдосконалення системи управління біологічними, мінеральними і енергетичними ресурсами Світового океану; поліпшення управління і захисту морських екосистем.

Здійснюється глобальний перехід до оперативної океанографії в режимі реального часу, інтенсифікується міжнародний обмін океанографічними даними. Значно зросли вимоги до картографічних вимірам, поданням гідрографічної інформації в електронному вигляді, розробці технології оперативної коректури наявної картографічної інформації, особливо при виконанні робіт в мілководних шельфових районах.

По-п'яте, здійснюється перехід на повсюдне впровадження інноваційних технологій в суднобудуванні і морському приладобудуванні, видобутку, переробку і транспортування енергоресурсів континентального шельфу, а також обмеження їх експорту.

Найбільш високо піднята планка обмежувальних бар'єрів для іноземного капіталу в тих видах морегосподарської діяльності, що забезпечують обслуговування на шлейфові виробництвах, які генерують широкий спектр організаційних і технологічних інновацій і тим самим безпосередньо визначають рівень конкурентоспроможності морегосподарського комплексу будь-якої країни.

Висновки і пропозиції. Виходячи з вищевикладеного, дозволимо собі наступні висновки:

– протекціоністські заходи, такі як вантажні преференції і резервування за національними судовласниками значної частини вантажної бази, – звичайна міжнародна практика, характерна як для провідних морських держав, так і для прибережних країн, що інтенсивно розвиваються;

– загальне зростання потреби в мінеральній сировині і всезростаюча ступінь виснаження її запа-

сів на континентальній частині Планети зумовили активізацію пошуково-розвідувальних робіт на високоліквідні види корисних копалин, в першу чергу, на нафту і газ, на континентальному шельфі та океанічних схилах;

– в інтересах підвищення власної конкурентоспроможності розвиненими морськими державами проводиться курс на випереджальний розвиток інформаційного забезпечення морської діяльності з використанням сучасних засобів навігації та зв'язку. В Україні при цьому фіксується все більша роз'єднаність систем інформаційного забезпечення морської діяльності держави, недостатній рівень їх сполучення з міжнародними та глобальними інформаційними системами і мережами.

Література:

1. Pipitsoulis C. The EU Maritime initiative – Single Window, with a view to the near future. In Logious Conference. Rotterdam. 2020.
2. Buchari, Erika et al. Enhancing Public Transport System in Developing Countries towards Multimodal Public Transport System. Proceedings of the Conference on The Intelligent Public Transport System, April 2–4, 2018. Netherland.
3. Bauer J., Schlund P., Marrenbach D., Ganschar O. Industrie 4.0 – Volkswirtschaftliches Potenzial für Deutschland, Berlin 2017. P. 5–30.
4. Bauernhansl T., Hompel M., Vogel-Heuser B. Automatisierung und Logistik-Anwendung, Technologie, Migration, Wiesbaden 2019. P. 12–17.
5. Mertens P. (2019), Industrie 4.0 – Herausforderungen auch an Rechnungswesen und Controlling im Überblick, in: *Controlling – Zeitschrift für erfolgsorientierte Unternehmensteuerung*, 27. Jg. (2019), H. 8/9, pp. 27–29.
6. Bennett R. and Gabriel H. Reputation, trust and supplier commitment: the case of shipping company/shipper relations. *Journal of Business and Industrial Marketing*. 2021. Vol. 16/ № 6. P. 424–438.
7. Bird J. H. Seaports and Seaport Terminals. London : Hutchinson University Library. 1971. P. 98–101.
8. Coase R. H. 1991 Nobel Lecture: The Institutional Structure of Production. In: *The Nature of the Firm: Origins, Evolution, and Development*. Edited by: O. E. Williamson and S. G. Winter. New York : Oxford University Press. 1991. P. 225–241.
9. Goss R. O. An Early History of Maritime Economics. *International Journal of Maritime Economics*. 2022. Vol. 4. P. 390–404.
10. Hall P. V. Mutual Specialisation, Seaports and the Geography of Automobile Imports. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*. 2014. Vol. 95. № 2. P. 135–146.
11. Hoyle B. S. The port – City interface: Trends, problems and examples. *Geoforum*. 1989. Vol. 20. № 4. P. 429–435.
12. Olivier D., Slack B. Rethinking the port. *Environment and Planning*. Vol. 38. 2021. P. 1409–1427.

References:

1. Pipitsoulis C. (2020) The EU Maritime initiative – Single Window, with a view to the near future. In Logious Conference. Rotterdam.
2. Buchari, Erika et al. (2018) Enhancing Public Transport System in Developing Countries towards Multimodal Public Transport System. Proceedings of the Conference on The Intelligent Public Transport System, April 2–4. Netherland.
3. Bauer J., Schlund P., Marrenbach D., Ganschar O. (2017) Industrie 4.0 – Volkswirtschaftliches Potenzial für Deutschland, Berlin. P. 5–30.
4. Bauernhansl T., Hompel M., Vogel-Heuser B. (2019) Automatisierung und Logistik-Anwendung, Technologie, Migration, Wiesbaden. P. 12–17.
5. Mertens P. (2019) Industrie 4.0 – Herausforderungen auch an Rechnungswesen und Controlling im Überblick, in: *Controlling – Zeitschrift für erfolgsorientierte Unternehmensteuerung*, 27. Jg. H. 8/9, P. 27–29.

6. Bennett R. and Gabriel H. (2021) Reputation, trust and supplier commitment: the case of shipping company/seaport relations. *Journal of Business and Industrial Marketing*. Vol. 16/ № 6. P. 424–438.
7. Bird J. H. Seaports and Seaport Terminals. London: Hutchinson University Library. 1971. P. 98–101.
8. Coase R. H. (1991) Nobel Lecture: The Institutional Structure of Production. In: *The Nature of the Firm: Origins, Evolution, and Development*. Edited by: O. E. Williamson and S. G. Winter. New York : Oxford University Press. P. 225–241.
9. Goss R. O. (2022) An Early History of Maritime Economics. *International Journal of Maritime Economics*, vol. 4, pp. 390–404.
10. Hall P. V. (2014) Mutual Specialisation, Seaports and the Geography of Automobile Imports. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, vol. 95. № 2. P. 135–146.
11. Hoyle B. S. (1989) The port – City interface: Trends, problems and examples. *Geoforum*. Vol. 20. № 4. P. 429–435.
12. Olivier D., Slack B. (2021) Rethinking the port. *Environment and Planning*. Vol. 38. P. 1409–1427.

Summary. The article substantiates that the essence of competitiveness at the enterprises of the maritime complex lies in the strengthening of the process of global division of labor due to the interdependence of the macroregions of the globe, as well as in the structural disproportions of their development and the unevenness of the spatial distribution of the resource base in combination with environmental and other limitations. The protectionist steps taken by the maritime states with the aim of increasing the competitiveness of all types of maritime activities are analyzed. The main vectors of activities of international programs for achieving sustainable development, which provide for the prevention and reduction of the consequences of natural disasters and anthropogenic disasters in the World Ocean, the study of the role of the World Ocean, assessment, forecasting, mitigation and adaptation to variations and climate change, improvement of the management system of biological, mineral and energy resources of the World Ocean, improvement of management and protection of marine ecosystems. The article outlines that protectionist measures, such as cargo preferences and reservation of a large part of the cargo base for national shipowners, is a common international practice, characteristic of both leading maritime states and intensively developing coastal countries. It has been proven that the general increase in the need for mineral raw materials and the ever-increasing degree of depletion of its reserves on the continental part of the Planet led to the intensification of search and exploration work for highly liquid types of minerals, primarily oil and gas, on the continental shelf and oceanic slopes. In the article, it is determined that in the interests of increasing their own competitiveness, developed maritime states are conducting a course on anticipatory development of information support for maritime activities using modern means of navigation and communication. It has been analyzed that in our country there is an increasing disconnection of information support systems for maritime activities of the state, an insufficient level of their connection with international and global information systems and networks.

Key words: innovative system, innovative development, maritime management, maritime production, competitiveness.