

УДК 656.615:330.341.1(477)

О. Г. Габ, викладач кафедри штурманії та кораблеводіння
Інститут ВМС НУ «ОМА», м. Одеса, 65029, Україна

ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

А. Г. Габ, преподаватель кафедры штурмании и кораблевождения
Институт ВМС НУ «ОМА», г. Одесса, 65029, Украина

ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ УКРАИНЫ

Gab Oleksii, teacher of the Department of Navigation and Navigation
Naval Institute of the OU «OMA», Odessa, Ukraine

FINANCIAL PROVISION OF ECONOMIC POTENTIAL OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF SEA PORTS OF UKRAINE

Сучасні умови господарювання спричиняють підвищення ролі фінансового планування та висувають якісно нові вимоги до його практичної реалізації на вітчизняних підприємствах. З метою систематизації та поглиблення наукових знань за даною проблематикою у статті розглянуто фінансову стійкість як індикатор ефективності фінансового планування. Сформульовано сутнісні характеристики фінансової стійкості та фактори впливу на неї. На основі дослідження та узагальнення існуючих підходів щодо аналізу фінансової стійкості систематизовано відносні показники, запропоновано їх використання для оцінки ефективності фінансового планування та при складанні коротко- та довгострокових фінансових планів підприємств.

Ключові слова: фінансове планування; фінансова стійкість; фінансовий план; коефіцієнти фінансової стійкості; фінансове управління.

Современные условия хозяйствования вызывают повышение роли финансового планирования и выдвигают качественно новые требования к его практической реализации на отечественных предприятиях. С целью систематизации и углубления научных знаний по данной проблематике в статье рассмотрено финансовую устойчивость как индикатор эффективности финансового планирования. Сформулированы сущностные характеристики финансовой устойчивости и факторы влияния на нее. На основе исследований и обобщений существующих подходов к анализу финансовой устойчивости систематизированы относительные показатели, предложено их использования для оценки эффективности финансового планирования и при составлении кратко- и долгосрочных финансовых планов предприятий.

Ключевые слова: финансовое планирование; финансовая устойчивость; финансовый план; коэффициенты финансовой устойчивости; финансовое управление.

Current economic conditions cause an increase in the role of financial planning and put forward qualitatively new requirements for its practical implementation at domestic enterprises. In order to systematize and deepen scientific knowledge on this subject, financial sustainability as an indicator of financial planning efficiency is considered within the article. Essential characteristics of financial stability and the factors, which influence it, are formulated. Based on the research and generalization of existing approaches to the analysis of financial stability, relative indicators are systematized, their application to evaluate the effectiveness of financial planning and in the preparation of short and long-term financial plans of enterprises is proposed.

Keywords: financial planning; financial sustainability; financial plan; financial sustainability ratios; financial management.

JEL Classification: R40, O32

Постановка проблеми: Особливе значення в ринковій економіці має освоєння нових видів продукції. Після спаду 1992-1996 років в Україні, особливо в останні роки, спостерігається значне зростання в освоєнні нових видів товарів, що свідчить про становлення інноваційного шляху розвитку української економіки.

Були проаналізовані витрати морських портів України на інновації та інформатизацію, а також ефективність цих витрат. За період із 2015 по 2018 рік індекс росту витрат на інновації й інформатизацію по підприємствам морського транспорту зріс на 17 % відсотків. Оскільки витрати на інновації та інформатизацію здійснюються за рахунок коштів самих підприємств, очікується, що в умовах зростання об'ємів надання послуг, ці витрати будуть відповідно зростати, при спаді можливий їхній спад. Практика діяльності господарюючих суб'єктів показує, що для підприємств державного сектора залежність між ростом витрат на інновації і зростанням виробництва майже відсутня. Принципово іншою є ситуація для підприємств морської портової галузі, які було приватизовано. Ці

підприємства нарощували витрати на інновації завжди, і в період зростання виробництва та надання послуг, і в період, коли через посилення регуляторної діяльності держави і спаду на світових ринках мав місце спад або скорочення темпів зростання перевантажувальних робіт. Таким чином, активізація інноваційної активності має пряму залежність від ефективності здійснення приватизаційних процесів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблеми фінансового забезпечення економічного потенціалу інноваційного розвитку морських портів України досліджували, С. М. Боняр, Н. М. Вдовенко, І. Ю. Гришова, О. П. Дяченко, О. О. Давидюк, О. М. Кібік, М. В. Макаренко, М. М. Мальцев, С. М. Мінакова, І. М. Мищак, І. М. Ненно, О. В. Собкевич, та інші вітчизняні та іноземні вчені.

Виділення недосліджених частин загальної проблеми. Проте питання фінансового забезпечення розвитку інноваційного потенціалу залишаються мало досліджуваними. Зокрема, поглиблення теоретичного, методичного та прикладного аспектів вимагають положення щодо визначення економічного потенціалу інноваційного розвитку морських портів та пошуку відповідних фінансових інструментів його використання.

Мета статті. Провести аналіз фінансового забезпечення інноваційного розвитку морських портів України.

Виклад основного матеріалу. Аналіз господарюючих суб'єктів здійснений за наступним векторами: загальний аналіз економічного потенціалу основних морських портів України за період 2014-2018 роки по основним економічним показникам та за допомогою статистико-економічних методів визначено особливості та тенденції розвитку морських портів (табл. 1); аналіз фінансового стану розвитку (табл. 2, рис. 1).

Таблиця 1

Оцінка розвитку економічного потенціалу основних морських портів України, (млн грн)

МТП	Показник	Рік					Відхилення 2018 р. від 2014 р., (+;-)	2018 р. до 2014 р., %
		2014	2015	2016	2017	2018		
ДП «Одеський морський товарельний	ЧД	234,83	550,12	533,14	244,61	319,40	84,57	136,01
	С	174,45	284,29	291,69	200,32	237,25	62,80	136,00
	ВП	60,38	365,83	241,44	44,29	821,50	761,12	В 13,6 р.
	П _{оп}	53,90	258,49	213,22	205,98	635,54	581,64	В 10,8 р.
	EBIT DA	65,48	268,51	226,92	372,91	840,19	774,71	В 12,8 р.
	П _ч	38,71	217,70	196,69	24,55	530,00	491,29	В 13,7 р.
ДП «Чорноморський морський	ЧД	1297,14	2172,55	1751,59	1522,48	1907,99	610,85	147,09
	С	633,00	809,63	841,51	931,44	1027,68	394,68	162,35
	ВП	664,13	1362,92	910,08	591,04	880,31	216,18	132,55
	П _{оп}	465,92	1002,34	726,68	293,67	594,68	128,76	127,64
	EBIT DA	599,61	1111,45	848,94	437,59	744,14	144,53	124,10
	П _ч	383,95	772,68	580,71	433,66	468,01	84,06	121,89
ДП «Маріупольський морський	ЧД	901,65	940,73	1036,03	1059,06	1510,12	608,47	167,48
	С	615,92	686,93	682,71	778,53	936,81	320,89	152,09
	ВП	285,72	253,79	353,33	280,54	573,31	287,59	В 2,0 р.
	П _{оп}	471,68	561,84	491,52	268,67	536,67	64,99	113,78
	EBIT DA	512,59	575,87	560,44	376,31	666,15	153,56	129,97
	П _ч	331,50	422,63	374,13	186,67	409,29	77,79	123,47

де ЧД – чистий дохід (виручка) від реалізації продукції; С – собівартість реалізованої продукції; ВП – валовий прибуток; П_{оп} – прибуток від операційної діяльності; EBITDA – аналітичний показник, що дорівнює обсягу прибутку до вирахування витрат за відсотками, сплати податків та амортизаційних відрахувань; П_ч – чистий прибуток.

Джерело: [7; 9; 11].

Таблиця 2

Аналіз фінансового розвитку основних морських портів України

МТП	Показник	Оптимальний критерій	Рік				
			2014	2015	2016	2017	2018
Показники капітальних інвестицій							
ДП «Одеський морський торговельний порт»	Відношення капітальних інвестицій до амортизації		0,3	1,2	0,8	1,6	1,8
	Відношення капітальних інвестицій до чистого доходу від реалізації продукції		0	0	0	0,1	0,1
	Знос основних засобів	Зростання	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7
ДП «Чорноморський морський торговельний порт»	Відношення капітальних інвестицій до амортизації		0,8	1,3	1,0	4,9	2,8
	Відношення капітальних інвестицій до чистого доходу від реалізації продукції		0,1	0,1	0,1	0,4	0,3
	Знос основних засобів	Зростання	0,6	0,6	0,6	0,5	0,6
ДП «Маріупольський морський торговельний порт»	Відношення капітальних інвестицій до амортизації		1,4	1,1	1,3	1,4	1,6
	Відношення капітальних інвестицій до чистого доходу від реалізації продукції		0,2	0,2	0,1	0,2	0,1
	Знос основних засобів	Зростання	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Показники фінансової стійкості та ліквідності							
ДП «Одеський морський торговельний порт»	Відношення боргу до EBITDA		0,4	0,2	0,3	0,6	0,4
	Фінансова стійкість	>1	10,0	7,0	7,6	19,0	13,1
	Поточна ліквідність	>1	3,4	4,2	4,7	9,1	5,9
ДП «Чорноморський морський торговельний порт»	Відношення боргу до EBITDA		0,7	0,9	1,8	1,0	1,7
	Фінансова стійкість	>1	2,8	3,2	3,0	3,5	3,5
	Поточна ліквідність	>1	7,8	10,3	5,5	5,9	4,4
ДП «Маріупольський морський торговельний порт»	Відношення боргу до EBITDA		0,3	0,3	0,2	0,4	0,1
	Фінансова стійкість	>1	16,5	14,3	23,0	16,6	35,7
	Поточна ліквідність	>1	8,2	6,9	9,7	7,1	11,7
ДП «Одеський морський торговельний порт»	Показники рентабельності						
	Валова рентабельність	Зростання	25,7	48,3	45,3	18,1	25,7
	Рентабельність EDITDA	Зростання	27,9	48,8	42,6	15,2	26,3
	Рентабельність активів	Зростання	0,1	0,5	40,1	5,7	11,7
	Рентабельність власного капіталу	Зростання	0,1	0,5	45,4	6,0	12,6
	Рентабельність діяльності	>0	0,2	0,4	36,9	10,0	12,1
ДП «Чорноморський морський торговельний порт»	Валова рентабельність	Зростання	51,2	62,7	52,0	38,8	46,1
	Рентабельність EDITDA	Зростання	46,2	51,2	48,5	28,7	39,0
	Рентабельність активів	Зростання	15,5	25,2	18,5	7,2	14,4
	Рентабельність власного капіталу	Зростання	22,4	34,2	24,4	9,6	18,5
	Рентабельність діяльності	>0	29,6	35,6	33,2	15,3	24,5
ДП «Маріупольський морський торговельний порт»	Валова рентабельність	Зростання	31,7	27,0	34,1	26,5	38,0
	Рентабельність EDITDA	Зростання	56,9	61,2	54,1	35,5	44,1
	Рентабельність активів	Зростання	0,1	0,2	12,9	6,3	13,5
	Рентабельність власного капіталу	Зростання	0,1	0,2	13,5	6,7	13,9
	Рентабельність діяльності	>0	0,4	0,4	36,1	17,6	27,1

Джерело [7; 9; 10; 11].

За 2018 рік простежується зростання за всіма вартісними показниками, що характеризують розвиток економічного потенціалу аналізованих підприємств морської торгівлі. Незважаючи на зростання собівартості наданих послуг, спостерігається зростання обсягу чистого прибутку частково за рахунок зростання інших операційних доходів.

Порівняння доходів між портами показало, що більшість портів, крім Маріуполя збільшили валові доходи, навіть після відокремлення Адміністрації морських портів України в 2012 р. Проте в Миколаєві та Одесі валові доходи зменшились внаслідок відокремлення Адміністрації морських портів України. Ці порти не ведуть власної стивідорної діяльності, основні статті доходу – здавання основних засобів в оренду та/або надання послуг портофлоту. У порівнянні з іншими портами, які ведуть стивідорну діяльність, та доходи яких зросли через зростання валютного курсу, в Миколаївському морському торговому порту та Одеському морському торговому порту при збільшенні обсягів перевалки, не відбулось зростання орендної плати пропорційно до зміни курсу гривні [7].

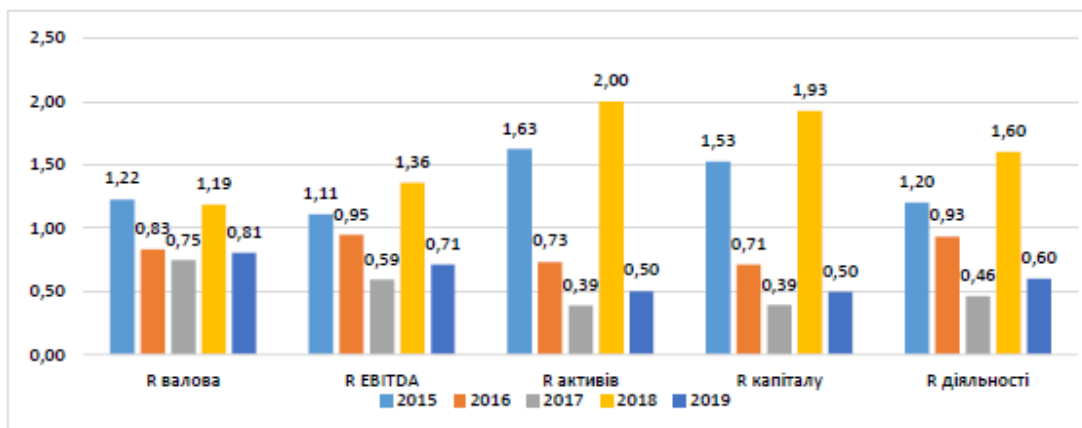


Рис. 1. Динаміка показників рентабельності ДП «Чорноморський морський торговельний порт»

Джерело: побудова автором на основі [7].

В умовах поширення інтеграційних процесів існує необхідність пошуку форм і методів підвищення ефективності розвитку економічного потенціалу морських портів, виявлення та дослідження причин, які гальмують реформування транспортного комплексу. Проблема підвищення ефективності морського транспорту, управління вантажопотоками, організації транспортно- експедиційного обслуговування вантажовласників є головним завданням не лише розвитку морського транспорту, а й забезпечення можливості існування морського сектору економіки як такого. За даними фахівців Мінінфраструктури, портова галузь України потребує залучення близько 25 млрд грн інвестицій [10]. Для реформування було реалізовано значну кількість економічних і правових заходів. Одним із таких заходів стало прийняття Закону України «Про морські порти України» від 17.05.2012 року [12]. Цей Закон визначає правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України. Саме його прийняття сприяло приватизації підприємств морського транспорту України.

Аналіз здійснення приватизаційних процесів в інших секторах економіки доводить, що однією з основних цілей було зростання інвестицій [2; 5; 6].

На відміну від приватизаційних процесів у промисловості, приватизація на підприємствах морського транспорту почалася набагато пізніше. Для реформування було реалізовано значну кількість економічних і правових заходів. Одним із таких заходів стало прийняття Закону України «Про морські порти України». Після прийняття Закону про порти було створено Адміністрацію морських портів України з філіями на місцях. Їм на баланс перейшло все стратегічне майно (підхідні канали, акваторії, причали, системи навігації, загальні комунікації). І воно не підлягає приватизації [14].

Перевантажувальні потужності (склади, крани, побутові будиночки, їдальні, мала механізація та інша техніка) залишилися на балансі держпідприємств – морських торговельних портів. Навколо цього майна й ламаються нині списи. Це третина всіх наявних перевантажувальних потужностей у портах – їх зношеність на сьогодні у середньому по галузі на рівні 80 %. Ще дві третини – власність приватних компаній.

У Стратегії розвитку морського транспорту на період до 2020 року йдеться, що серед основних напрямів реформи — підтримка інвестпроектів різних форм державно-приватного партнерства: оренди, приватизації, концесії, які допускаються законом про порти [1; 3; 4; 13]. Виникає необхідність розробки власного механізму реалізації концесійних угод з урахуванням специфіки функціонування та розвитку конкретного порту. Тому що концесія в портовій галузі – найпоширеніша форма. Більшість світових морських держав давно працюють з інвесторами на концесійних умовах.

Аналіз використання інвестицій за основними морськими портами України (табл. 3) доводить, що у всіх підприємств відбулося зростання інвестиційних вкладень. Здебільшого вони були спрямовані на оновлення та модернізацію основних фондів, що становило 55 та 33 % відповідно.

Таблиця 3

Аналіз використання інвестицій основних морських портів України (тис. грн)

МТП	Показник	Рік				
		2014	2015	2016	2017	2018
ДП «Одеський морський торговельний порт»	Капітальні інвестицій – всього, у тому числі:	4895,0	21744,0	16208,0	31185,0	40350,0
	- оновлення основного капіталу	2158,0	17033,	12702,0	29470,0	28400,0
	- модернізація основних засобів	1847,0	3448,0	2082,0	968,0	7850,0
	- оновлення необоротних матеріальних активів	849,0	1204,0	1369,0	727,0	3600,0
	- оновлення нематеріальних активів	41,0	58,0	55,0	20,0	500,0
ДП «Чорноморський морський торговельний порт»	Капітальні інвестицій – всього, у тому числі:	313043,0	113168,0	192131,0	165576,0	810599,0
	- капітальне будівництво	6039,0	5543,0	15890,0	33507,0	158300,0
	- оновлення основного капіталу	265522,0	93836,0	124550,0	106096,0	525679,0
	- модернізація основних засобів	41482,0	13789,0	51691,0	25884,0	89450,0
ДП «Маріупольський морський торговельний порт»	Капітальні інвестицій – всього, у тому числі:	183673,0	150105,0	154395,0	167684,0	211000,0
	- капітальне будівництво	148,0	7870,0	10153,0	5119,0	100650,0
	- оновлення основного капіталу	133304,0	61256,0	77653,0	119738,0	43000,0
	- оновлення необоротних матеріальних активів	1773,0	3380,0	4243,0	3103,0	5000,0

Джерело: [7-11].

Висновки і пропозиції. Найважливішу роль у розвитку виробництва відіграє інноваційна активність та рівень інформатизації підприємств морської портової галузі, оскільки ця частина витрат спрямована на освоєння нових видів продукції, нових технологій, автоматизацію виробництва, а також підвищення рівня його інформатизації для удосконалення управління виробництвом. Результати проведеного вище аналізу стану й показників розвитку морських портів України дозволяють ідентифікувати деструктивні чинники впливу на стратегічний

розвиток вітчизняних морських портів. Забезпечення комплексного розвитку морських портів України, проголошене метою, редакція якої наведена в Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [14] та передбачає здійснення на основі виявлених переваг, умов розвитку портової галузі, проблем її функціонування, викладених у згаданому документі. Водночас коло переваг і проблем морської галузі і, зокрема, функціонування морських портів може бути значно розширене за рахунок систематизації й узагальнення результатів досліджень вітчизняних науковців і практиків.

Список використаних джерел

1. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия: пер. с англ. Санкт-Петербург: Питер Ком, 1999. 416 с.
2. Гонта О. І., Дубина М. В., Пілевич Д. С. Формування комплементарної інвестиційної політики України: виклики глобалізації та вимоги економічної безпеки: монографія. Чернівці, 2013. 184 с.
3. Гришова І. Ю., Дяченко О. П. Державна інвестиційна політика розвитку морських портів України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 11. С. 97–102. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.11.97.
4. Гришова І. Ю., Дяченко О. П. Державна політика розвитку морських портів України в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 13. С. 5–11. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.13.5.
5. Дубина М. В., Пілевич Д. С. Проблеми активізації формування та залучення інвестицій у розвиток національної економіки. *Науковий Вісник: фінанси, банки, інвестиції*: науково-практичний журнал. 2014. № 1(26). С. 94–101.
6. Дубина М. В., Пілевич Д. С. Рейтинговий аналіз дослідження інвестиційного клімату в Україні. *Науковий вісник Чернігівського державного інституту економіки та управління. Серія 1, Економіка*: збірник наукових праць. 2014. № 2(22). С. 54–60.
7. Офіційний сайт Державного підприємства «Адміністрація морських портів України». URL: <http://www.uspa.gov.ua>.
8. Офіційний сайт Державної служби статистики. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
9. Офіційний сайт Маріупольський МТП. URL: <http://marport.net>.
10. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua>.
11. Офіційний сайт Южний МТП. URL: <http://www.port-yuzhny.com.ua>.
12. Про морські порти України: Закон України від 17 трав. 2012 р. № 4709-VI (із змінами). *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 7. Ст. 65. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
13. Стратегія розвитку морських портів України на 25 років. Проект. URL: <http://frt ukr.org/ua/home/zakonodavstvo/galuz-morskogo-transportuu/postanovi-kmu/623-strategiya-rozvitku-morskikh-portiv-ukrajini-na-25-rokiv>.
14. Myshchak I. Проблеми і перспективи законодавчого забезпечення інноваційного розвитку в Україні. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2018. № 6. С. 34–43. DOI: <https://doi.org/10.32886/instzak.2018.06.05>.

References

1. Ansoff, I. (1999). *Novaia korporativnaia strategii* [New corporate strategy]. Sankt-Peterburh: Pyter Kom [in Russian].
2. Honta O. I., Dubyna M. V., Pilevych D. S. (2013). *Formuvannia komplementarnoi investytsiinoi polityky Ukrainy: vyklyky hlobalizatsii ta vymohy ekonomichnoi bezpeky* [Formation of a Complementary Investment Policy of Ukraine: Challenges of Globalization and Requirements of Economic Security]. Chernihiv [in Ukrainian].
3. Hryshova, I. Yu., Diachenko, O. P. (2019). *Derzhavna investytsiina polityka rozvytku morskyykh portiv Ukrainy* [State investment policy of development of seaports of Ukraine]. *Investytsii: praktyka ta dosvid – Investment: practice and experience*, 11, 97–102. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.11.97.
4. Hryshova, I. Yu., Diachenko, O. P. (2019). *Derzhavna polityka rozvytku morskyykh portiv Ukrainy v konteksti rozvytku mizhnarodnykh transportnykh korydoriv* [State policy of the development of

seaports of Ukraine in the context of the development of international transport corridors]. *Investytsii: praktyka ta dosvid – Investment: practice and experience*, 13, 5–11. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.13.5.

5. Dubyna M. V., Pilevych D. S. (2014). Problemy aktyvizatsii formuvannia ta zaluchennia investytsii u rozvytok natsionalnoi ekonomiky [Problems of activation of formation and attraction of investments in development of national economy]. *Naukovyi Visnyk: finansy, banky, investytsii – Scientific Bulletin: finance, banks, investments*, 1(26), 94–101 [in Ukrainian].

6. Dubyna M. V., Pilevych D. S. (2014). Reitynhovyi analiz doslidzhennia investytsiinoho klimatu v Ukraini [Rating analysis of investment climate research in Ukraine]. *Naukovyi visnyk Chernihivskoho derzhavnoho instytutu ekonomiky ta upravlinnia. Serii 1, Ekonomika – Scientific Bulletin of the Chernihiv State Institute of Economics and Management. Series 1, Economics*, 2(22), 54–60 [in Ukrainian].

7. Ofitsiyni sait Derzhavnoho pidpriemstva «Administratsiia morskikh portiv Ukrainy» [Official site of the State Enterprise «Administration of Seaports of Ukraine»]. Retrieved from <http://www.uspa.gov.ua>.

8. Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky [Official site of the State Statistics Service of Ukraine]. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua>.

9. Ofitsiyni sait Mariupolskyi MTP [The official site of Mariupol Commercial Seaport]. Retrieved from <http://marport.net>.

10. Ofitsiyni sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy [Official site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine]. Retrieved from <http://mtu.gov.ua>.

11. Ofitsiyni sait Yuzhnyi MTP [Official site of Yuzhnyi Commercial Seaport]. Retrieved from <http://www.port-yuzhny.com.ua>.

12. Pro morskii porty Ukrainy [On Ukrainian Sea Ports]. № 4709-VI (on May 17, 2012). Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.

13. Stratehiia rozvytku morskikh portiv Ukrainy na 25 rokiv. Proekt [Strategy of the development of seaports of Ukraine for 25 years. Project]. Retrieved from <http://frt ukr.org/ua/home/zakonodavstvo/galuz-morskogo-transportu/postanovi-kmu/623-strategiya-rozvitku-morskikh-portiv-ukrajini-na-25-rokiv>.

14. Myshchak, I. (2018). Problemy i perspektyvy zakonodavchoho zabezpechennia innovatsiinoho rozvytku v Ukraini [Problems and prospects of legislative support of innovative development in Ukraine]. *Naukovi zapysky Instytutu zakonodavstva Verkhovnoi Rady Ukrainy – Scientific notes of the Institute of Legislation of the Verkhovna Rada of Ukraine*, 6, 34–43. DOI: <https://doi.org/10.32886/instzak.2018.06.05>.

Габ Олексій Георгійович – викладач кафедри штурманії та кораблеводіння, Інститут ВМС НУ «ОМА» (вул. Градоначальницька, 20, м. Одеса, 65029, Україна).

Габ Алексей Георгиевич – преподаватель кафедры штурмании и кораблевождения, Институт ВМС НУ «ОМА» (ул. Градоначальницкая, 20, г. Одеса, 65029, Украина).

Hab Oleksii – The teacher of the Department of Navigation and Navigation at the Naval Institute of the OU «OMA» (20 Gradochnochnitska Str., 65029 Odessa, Ukraine).

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7445-5732>

E-mail: Gab_oleksii@ukr.net