

ЕКОНОМІКА

УДК 351:338.4:502

DOI: <https://doi.org/10.32886/instzak.2019.04.07>

Дяченко Олексій Петрович,
доктор наук з державного управління, доцент,
доцент кафедри обліку і оподаткування
Одеського державного аграрного університету
ORCID 0000-0001-9670-2266
oleksa1983.03@gmail.com

Габ Олексій Георгійович,
викладач кафедри штурманії та кораблеводіння,
Інституту ВМС НУ «ОМА»
ORCID 0000-0002-7445-5732
Gab_oleksii@ukr.net

МЕТОДИЧНИЙ ІНСТРУМЕНТАРІЙ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ТА НАРОЩЕННЯ КОНКУРЕНТНОЗДАТНОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Анотація

Статтю присвячено дослідженню питань методичного інструментарію стратегічного розвитку та підвищення конкурентоспроможності морських портів України. Державна політика розвитку морських портів має сприяти розвитку морської транспортної інфраструктури України та підвищенню конкурентоспроможності українських морських портів.

Метою статті є дослідження та застосування методичного інструментарію стратегічного розвитку та підвищення конкурентоспроможності морських портів України.

Наукова новизна. Пошук методичного інструментарію діагностики та ідентифікації конститутивних факторів стратегічного розвитку морських портів України обтяжується певними характерологічними аспектами, що викликає потребу в удосконаленні методичного інструментарію ідентифікації конструктивних і деструктивних факторів стратегічного розвитку морських портів України. Здійснено SWOT-аналіз стратегічного розвитку морських портів України. Визначено фактори конструктивного та деструктивного характеру розвитку морських портів. Проаналізовано показники конкурентоспроможності країни в цілому та окремих її структур. Методом кореляційно-регресійного аналізу визначено вплив окремих факторів, таких як експорт, імпорт, транзит, вантажообіг на рівень конкурентоспроможності морської інфраструктури.

Висновки. Розвиток транзитного потенціалу України має бути одним з найважливіших елементів стратегії сталого економічного зростання. За умов ефективного управління внутрішніми сполученнями та транзитними можливостями підвищення конкурентоспроможності держави можливе. У цьому зв'язку морська інфраструктура України має потужний потенціал, який повинен в подальшому використовуватися в повному обсязі для підвищення рівня національної економіки.

При розрахунку індексу конкурентоспроможності стратегічного розвитку морських портів України необхідно враховувати кількість та обсяг товарних потоків, що в змозі обробляти порти тієї чи іншої держави з урахуванням географічних умов її розміщення. За допомогою кореляційного і графічного методу були встановлені не тільки рівень щільності зв'язків значених факторів, а й форми, які мають гетерогенний характер і спонукають для угруповання факторів відповідно до типів регресійних форм їх впливу на результативний показник.

Ключові слова: морські порти, стратегічний розвиток, методичний інструментарій, конкурентоздатність, кореляційно-регресійний аналіз.

Diachenko Oleksii P.,
Doctor of Science in Public Administration, Associate professor,
Associate professor Department of Accounting and Taxes
Odessa State Agrarian University
ORCID 0000-0001-9670-2266
oleksa1983.03@gmail.com

Gab Oleksii G.,
The teacher of the Department of Navigation and Navigation
Naval Institute of the OU «OMA»
ORCID 0000-0002-7445-5732
Gab_oleksii@ukr.net

METHODICAL INSTRUMENTS OF STRATEGIC DEVELOPMENT AND INCREASING COMPETITIVENESS OF SEA PORTS OF UKRAINE

Abstract

The article is devoted to the research of issues of methodological tools of strategic development and increase of competitiveness of Ukrainian seaports. The state policy of development of seaports should promote the development of Ukrainian maritime transport infrastructure and increase the competitiveness of Ukrainian seaports.

The purpose of the article is to investigate and apply the methodological tools of strategic development and increase the competitiveness of Ukrainian seaports.

Scientific novelty. It is determined that the search of methodological tools for diagnostics and identification of constitutive factors of strategic development of Ukrainian seaports is burdened with certain characterological aspects, which necessitates improvement of methodological tools for identification of constructive and destructive factors of strategic development of Ukrainian seaports. A SWOT analysis of the strategic development of Ukrainian seaports has been carried out. The factors of constructive and destructive nature of the development of seaports are determined. The indicators of competitiveness of the country as a whole and its individual structures are analyzed. The influence of individual factors, such as export, import, transit, cargo turnover, on the level of competitiveness of maritime infrastructure is determined by the method of correlation-regression analysis.

Conclusions. The development of Ukraine's transit potential should be one of the most important elements of a sustainable economic growth strategy. Given the effective management of internal communications and transit opportunities, increasing the competitiveness of the state is possible, both in economic direction, as well as in the field of social development and national security. In this regard, Ukraine's maritime infrastructure has a strong potential that should be used to the full in order to boost the national economy.

It can be concluded that in calculating the competitiveness index of strategic development of Ukrainian seaports it is necessary to take into account the number and volume of commodity flows, which is able to process the ports of a state taking into account the geographical conditions of its location. The correlation and the graphical method have established not only the level of density of these factors, but also the forms that are heterogeneous in nature and induce factors to be grouped according to the types of regression forms of their influence on the outcome.

Keywords: seaports, strategic development, methodological tools, competitiveness, correlation-regression analysis.

Постановка проблеми. У сучасному глобалізованому світі незалежна європейська Україна набуває особливого значення як морська держава, на підставі просторових та геофізичних особливостей, місця і ролі у всесвітній

та регіональній системах міжнародних взаємозв'язків. Україна досягла цього статусу завдяки вагомому внеску у розвиток мореплавства та дослідження Світового океану, а також внаслідок сприятливого географічного розташуван-

ня, а саме, протяжності морського узбережжя та великій площі свого водного простору.

Даний факт свідчить про доцільність розвитку конкурентоспроможності національної морської інфраструктури, її галузевої інфраструктури, сегментів та видів морекористування в умовах наростаючої нестачі природних ресурсів, а також послуг морського походження або морського призначення тощо, що не можливо здійснити без належного методичного інструментарію.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. У дослідженнях вітчизняних вчених-економістів, присвячених питанням розвитку та нарощення конкурентоздатності морських портів України, вивчається сучасний стан речей, що склався у цій сфері, і меншою мірою – аналізується методичний інструментарій, що має забезпечити вимір даних процесів. Зокрема, питання розвитку морської галузі в Україні досліджували М. Мальцев, В. Мірошко, О. Меркт, О. Дяченко, І. Гришова, О. Карпенко, Г. Продченко та інші автори [1–7]. При цьому вони приділяють увагу основам забезпечення сталого функціонування і розвитку, засадам стратегічного планування економічного розвитку, організаційно-економічним основам інституціонального реформування морських портів України та іншим питанням, що стосуються діяльності морської транспортної галузі.

Дослідження даних явищ неможливе без належного методичного інструментарію стратегічного розвитку та підвищення

конкурентоспроможності морських портів, необхідного для ефективного розвитку транспортної морської галузі України.

Мета статті. Дослідження та застосування методичного інструментарію стратегічного розвитку та підвищення конкурентоспроможності морських портів України.

Виклад основного матеріалу. Для ефективного функціонування інноваційних механізмів в Україні потрібно модернізувати, а може й реструктурувати морську інфраструктуру. Цьому слугуватиме потужна інвестиційна та податкова підтримка, а також результативне державне регулювання морської діяльності, форсування вдосконалення морської інфраструктури України за допомогою запровадження перспективних здобутків науково-технічного прогресу, технологічних та організаційних інновацій, сприяння сталості зовнішньоекономічних інтересів суб'єктів морської галузі України на світовій арені. На жаль, в Україні дається взнаки нескоординованість відповідної політики і відсутність єдиного державного органу виконавчої влади з інвестицій та інновацій, досі відсутні стратегічні документи загальнодержавного рівня, спрямовані на комплексний розвиток і реалізацію інноваційних проектів [8, с. 40–41].

Оперуючи результатами розвідок вітчизняних науковців [1–4], а також враховуючи власне дослідження, наведемо основні переваги і можливості, а також недоліки та загрози стратегічного розвитку морських портів України (Табл. 1).

Таблиця 1

SWOT-аналіз стратегічного розвитку морських портів України

Переваги	Можливості
<ul style="list-style-type: none"> - вигідне географічне розташування, що сприяє розвитку морських транспортних коридорів із країнами СНД по Чорному морю; - експортна потужність потенціал вантажів чорних металів, вугілля, руди всякої, хлібних, що характеризується тенденцією до зростання; - вагомій потужності з перевалки вантажів; - перспектива нарощення вантажопотоків; - законодавче забезпечення залучення інвестицій у галузь; - професіоналізм і висока здатність до навчання спеціалістів портової галузі; - одна з кращих в світі систем підготовки морських спеціалістів. 	<ul style="list-style-type: none"> - організація в морських портах кластерів та спеціальних сегментів; - узгодження національної та експортної політики, враховуючи вимоги морської портової галузі; - реалізація конкурентної тарифної політики; - запровадження додаткових пасажиро- та вантажопотоків. Підґрунтям для стратегічного розвитку вітчизняних морських портів, враховуючи існуючу ринкову кон'юнктуру, вступають власні вантажопотоки, тоді як перспективою – транзитний вантажопотік із Росії, Білорусії, Казахстану, Росії, а також транспортного коридору ТРАСЕКА; - запровадження приватного капіталу для модернізації, інноватизації та організації портових інфраструктурних об'єктів на підставі інвестиційних договорів, договорів концесії, а також договорів про спільну діяльність; - участь в міжнародних організаціях з проблем взаємодії відносно запровадження додаткових вантажопотоків; - скорочення часу та полегшення процедури обробки вантажів через інтегрування інноваційних інформаційних технологій.

<i>Недоліки</i>	<i>Загрози</i>
<ul style="list-style-type: none"> - недосконалість розвитку механізму запровадження приватного капіталу для забезпечення стратегічного розвитку морських портів та захисту інтересів інвесторів; - зниження рівня прибутковості морських портів через знос основних засобів; - зменшення діапазону транзитних вантажопотоків через низьку якість виконання навантажувально-розвантажувальних робіт; недосконалу інфраструктуру морських портів, довгостроковість здійснення процедури оформлення транзитних документів; - недосконалість законодавчого поля, насамперед, з питань митного оформлення, а також перетинання державного кордону; - повільне оновлення та модернізація основного капіталу морських портів, а також їх технічна невідповідність сервісним вимогам; - зниження рівня завантаженості морських портів через зменшення діапазону транзитних вантажопотоків. 	<ul style="list-style-type: none"> - суперечність в питаннях зростання переважувальних потужностей і, як результат, нечесна конкуренція між морськими портами України; - зростання числа спеціальних економічних зон у морських портах країн Чорноморського басейну; - збільшення потужностей в морських портах країн Чорноморського басейну та Прибалтики, здійснення щодо них протекціоністських заходів, здійснення гармонійної тарифної політики для введення додаткових транзитних вантажопотоків, розширення сервісних послуг із здійснення вантажооперацій; - скорочення споживчого попиту на світовому ринку на продукцію вітчизняного виробництва (сталь, залізорудний концентрат); - відповідно до міжнародних екологічних вимог обмеження на перевалку вугілля, залізорудного концентрату та хімічних вантажів морськими портами, розташованими в межах міста; - скорочення масштабів експортних вантажопотоків через морські порти через транзит вантажів альтернативним видом транспорту; - низький рівень міжгалузевої координації діяльності із забезпечення розвитку транспортної інфраструктури, що спричинює неефективне використання ресурсів, а також транспорту, порушення єдиного транспортного потоку; - відсутність чіткої спеціалізації морських портів за видами вантажів, що спричинює їх неефективну перевалку; - неможливість реалізації повномасштабної оптимізації діяльності морських портів через високозатратність на утримання об'єктів соціальної інфраструктури; - нерозвинена транспортна інфраструктура в морських портах та на під'їзних шляхах; - низький рівень інформатизації транспортних процесів та інформаційної взаємодії з галузями національної економіки; - низький рівень технічної безпеки в морських портах.

* Джерело: узагальнено автором на основі: [1-4]

Окремо треба відмітити, що дія окреслених факторів відбувається протягом доволі тривалого періоду, оскільки локалізувати їх деструктивну дію поки ще не вдалося. Більш того, посилення глобалізаційних, а також інтеграційних процесів поряд із нестабільною суспільно-політичною ситуацією держави генерують нові та трансформують дію існуючих деструктивних факторів стратегічного розвитку морських портів України, що вимагає їх більш ґрунтовного дослідження та врахування в розробці адаптивної стратегії інноваційного розвитку морських портів України [5].

Так, до складу факторів, що створюють сприятливі умови для розвитку морських портів, або факторів конструктивного характеру пропонується включити такі:

1) Інтероперабельність глобального морського простору, необхідного для забезпечення сталого зростання обсягів морських перевезень, збільшення інвестицій в морську

транспортну інфраструктуру, вдосконалення спостереження за морськими суднами і управління ризиками, пов'язаними з кібербезпекою.

2) Подальша глобалізація ділового сектора та бар'єри на шляху доступу до внутрішніх ринків (наприклад, митний огляд) в секторі морського транспорту.

3) Необхідність фінансування заходів з адаптації інфраструктури морських портів і морського транспортного сполучення з внутрішніми районами країн.

4) Можливі зміни в маршрутах морських перевезень в результаті появи нових або розширення існуючих міжнародних каналів (наприклад, розширення існуючих Суецького і Панамського каналів, а також нові пропозиції, що стосуються Нікарагуанського каналу і каналу на перешийку Кра).

5) НТП на розвиток морських портів має ухил у бік автоматизації, удосконалення управління транспортним процесом, роз-

роблення новітніх транспортних технологій [6].

До факторів деструктивного характеру віднесено:

1) Дефіцит коштів у національних бюджетах, що обмежують можливості для державного фінансування морських портів.

2) Нестійкість цін на енергоносії, формування нового енергетичного ландшафту і перехід на альтернативні види палива.

3) Невизначена геополітична обстановка та її вплив на мінливість логістичних ланцюжків поставок [7].

Конкурентоспроможність є головним показником стратегічного розвитку економіки країни. Проблема підвищення конкурентоспроможності морських портів України виникає в аспекті використання державою свого транзитного потенціалу. Також це питан-

ня аналізується як елемент організаційних проектів розвитку морської інфраструктури.

Одним із головних показників конкурентоспроможності країни в цілому та окремих її структур є Індекс глобальної конкурентоспроможності (The Global Competitiveness Index). Щорічно Всесвітній економічний форум (WEF) складає індекс конкурентоспроможності і видає за результатами своїх досліджень звіт – The Global Competitiveness Report [9]. Одним із показників конкурентоспроможності є якість інфраструктури, до нього входить показник якості морських портів країни.

Аналізуючи індекс конкурентоспроможності України за 2010 – 2016 рр., можна зробити висновок, що за показником якості морських портів країна займає низькі позиції (Табл. 2).

Таблиця 2

Якість морських портів України за період 2010 – 2016 рр. за методикою WEF

Рік / Кількість аналізованих країн	Оцінка	Місце	Сусідні країни по рейтингу
2011 р. / (з 139 країн)	3,6	94	Російська Федерація, Замбія
2012 р. / (з 142 країн)	3,7	96	Малі, Російська Федерація
2013 р. / (з 144 країн)	4	75	Малі, Гана
2014р. / (з 148 країн)	3,7	94	Перу, Бенін
2015 р. / (з 144 країн)	3,27	107	Танзанія, Парагвай
2016 р. / (з 140 країн)	3,2	108	Словацька Республіка, Коста-Ріка
2017 р. / (з 138 країн)	3,4	96	Кабо Верде, Чеська Республіка

* Джерело: [8]

Аналізуючи динаміку якості морських портів України за останні 7 років, необхідно відмітити, що вона мала тенденцію до збільшення у 2011 – 2013 рр. Так, у 2013 році Україна посіла 75 місце з 144 та отримала оцінку 4, що на 0,4 бали більше і 19 позицій вище, ніж у 2010 році. Починаючи з 2013 р. спостерігається спад, так, у 2014 р. Україна посіла 94 місце з оцінкою 3,7, що на 0,3 бали менше попереднього року. У наступному 2015 р. ситуація

не змінилася і Україна втратила 13 позицій, посівши 107 місце з 144 країн. У 2016 р. якість морських портів опустилася на 108 місце, але у 2017 р. даний показник покращився, і Україна піднялася на 12 позицій, посівши 96 місце з 138 країн світу з оцінкою 3,4.

Також одним із найвідоміших показником є індекс обслуговування лінійним судноплавством, який складається органом Генеральної асамблеї ООН – ЮНКТАД (Табл. 3).

Таблиця 3

Індекс обслуговування лінійним судноплавством України (ЮНКТАД)

Рік / Кількість аналізованих країн	Оцінка	Місце	Сусідні країни по рейтингу
2011 р. / (з 139 країн)	3,6	94	Російська Федерація, Перу
2012 р. / (з 142 країн)	3,7	96	Румунія, Перу
2013 р. / (з 144 країн)	4	75	Індонезія, Маврикій

2014р. / (з 148 країн)	3,7	94	Індонезія, Пакистан
2015 р. / (з 144 країн)	3,27	107	Індонезія, Пакистан
2016 р. / (з 140 країн)	3,2	108	Кот д'Івуар, Маврикій
2017 р. / (з 138 країн)	3,4	96	Хорватія, Еквадор

* Джерело: [9]

Із Табл. 3 видно, як саме змінювалося місце України за період з 2011 по 2017 роки. Так, починаючи з 2011 р. Україна отримувала не дуже високу оцінку, і з кожним наступним роком цей показник погіршувався, але якщо взяти до уваги місце в рейтингу, то найгірші місця були у 2010 р. – 52 місце, 2012 р. – 54, у 2013 та 2016 рр. – 49.

Пошук методичного інструментарію діагностики та ідентифікації конститутивних факторів стратегічного розвитку морських портів України обтяжується наступними характерологічними аспектами.

По-перше, можливість застосування кількісних методів аналізу та діагностики, насамперед, статистичних, використання яких сприятиме ідентифікації тенденцій стратегічного розвитку вітчизняних морських портів, проте обмежене радикальною трансформацією умов їх розвитку в період з 2015 по 2018 роки. Ця зміна викликана анексією Кримського півострова, на території якого налічувалося п'ять об'єктів морської портової інфраструктури в містах: Євпаторія, Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта, що, своєю чергою, призвело до втрати одних і перерозподілу інших вантажопотоків.

По-друге, на зменшення масштабів вантажопотоків також вплинула втрата окремих господарських і зовнішньоекономічних зв'язків, що спричинило зміну укладених закономірностей розвитку вітчизняних морських портів.

Індекс глобальної конкурентоспроможності (The Global Competitiveness Index) аналізує тільки матеріально-технічну базу морських портів, але, на наш погляд, також необхідно враховувати і кількісні показники, такі як експорт, імпорт, транзит, вантажообіг, кількість оброблених суден та інші. Оскільки кількісні показники можуть продемонструвати, як ефективно працює портова галузь в цій країні, і наскільки рентабельним є порт, незважаючи на його технічну оснащеність.

Так, у Табл. 4 надані статистичні показники по ряду впливових на рівень конкурентоспроможності морської інфраструктури України факторів з відповідними позначками x_i (де $i = 1, 2, 3, 4$), які потрібні для проведення кореляційно-регресійного аналізу даних параметрів з метою встановлення тісноти зв'язку та побудови економетричної моделі, яка відображає властивості зазначеної взаємозалежності, якщо подібна існує.

Надані також вихідні дані по кожному факторному показнику, які відповідають умовам закону нормального розподілу, а саме: з ймовірністю 0,997 максимальні і мінімальні значення факторних (x_i) і результативного (y) ознак підкоряються умовам попадання їх у відрізки:

$$|\bar{y} \pm 3\sigma_y|; |\bar{x} \pm 3\sigma_x|, (1)$$

де $\sigma_x = \sqrt{X^2 - X^{-2}}$; $\sigma_y = \sqrt{Y^2 - Y^{-2}}$ – середнє відхилення факторів та результуючої ознаки.

Таблиця 4

Початкові дані для ідентифікації кореляційного взаємозв'язку рівня конкурентоспроможності морських портів України від зазначених факторів x_i

Роки	у – якість морських портів (WEF)	x_1 – експорт, тис. т	x_2 – імпорт, тис. т	x_3 – транзит, тис. т	x_4 – вантажообіг внутрішнього сполучення, тис. т
2011	3,6	84037,60	17440,60	44185,20	2470,30
2012	3,7	84895,00	19417,40	47599,20	3240,40
2013	4,0	9848,10	16493,70	38780,60	1844,20
2014	3,7	100115,13	17965,06	27224,46	2873,38

2015	3,27	103067,27	15932,23	20338,82	3457,25
2016	3,2	103942,61	17958,75	15904,24	6840,56
2017	3,4	100202,46	15976,45	10328,85	5238,20

* Джерело: [11]

Для визначення максимальної величини коефіцієнта кореляції одного з факторів (x_i) доцільно використати метод сум. На основі вихідних даних зробимо нормалізацію даних по роках та розрахуємо стандартизовані коефіцієнти (Табл. 5).

Таблиця 5

Матриця стандартизованих коефіцієнтів

Роки	у – якість морських портів (WEF)	x_1 – експорт, тис. т	x_2 – імпорт, тис. т	x_3 – транзит, тис. т	x_4 – вантажообіг внутрішнього сполучення, тис. т
2011	0,9	0,81	0,9	0,93	0,36
2012	0,93	0,82	1,0	1,0	0,47
2013	1,0	0,93	0,85	0,81	0,27
2014	0,93	0,96	0,93	0,57	0,42
2015	0,82	0,99	0,82	0,43	0,51
2016	0,80	1,0	0,92	0,33	1,0
2017	0,85	0,96	0,82	0,22	0,77

* Джерело: складено автором

Відповідно до методики реалізації кореляційно-регресійного аналізу, на базі побудованих кореляційних полів (Рис. 1), можна зробити висновки, що тіснота зв'язку підтвердилася між результативним показником (у) та вантажообігом транзиту (x_3), а також ванта-

жообігом внутрішнього сполучення (x_4). Даний висновок підтверджується кореляційними коефіцієнтами детермінації R^2 , що наближуються до 1 (відповідно, для предикторів x_3 та x_4 доволі високі показники $R^2 = 0,51$ та $R^2 = 0,66$).

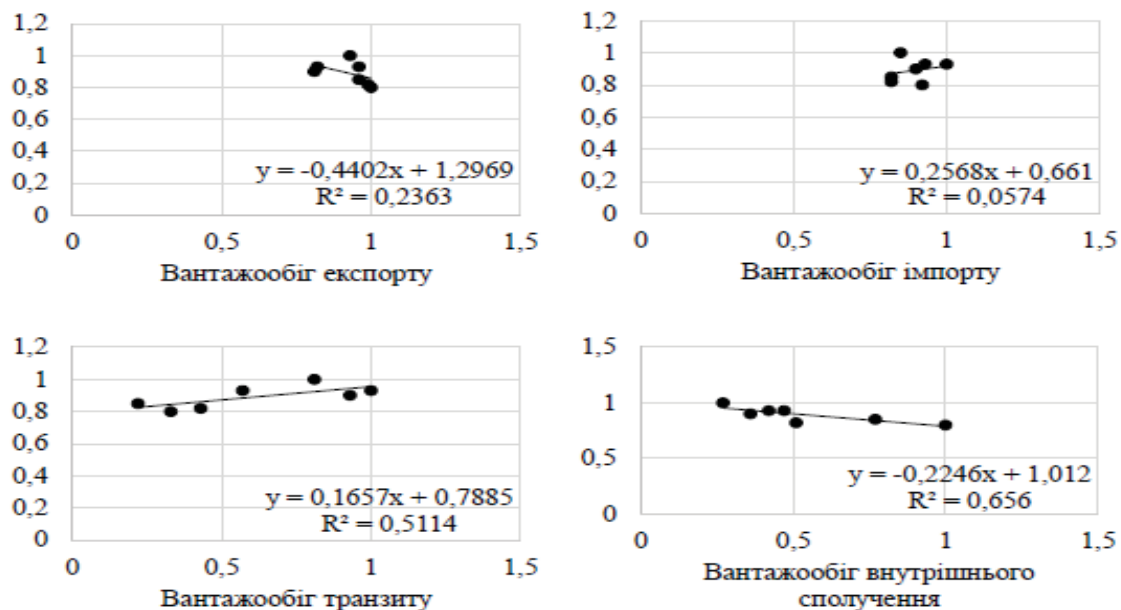


Рис. 1 Кореляційні поля залежності індексу якості морських портів України від факторів x_i

За даними *Рис. 1* варто відзначити, що фактор вантажообігу експорту (x_7) не засвідчив свого впливу за досліджуваний період. Отож, коефіцієнт детермінації тісноти зв'язку $R_2 = 0,24$ при лінійній формі залежності наближається до нуля, це дуже слабка кореляція, тому не беремо її до уваги.

Висновки. Розвиток транзитного потенціалу України має бути одним із найважливіших елементів стратегії сталого економічного зростання. За умов ефективного управління внутрішніми сполученнями та транзитними можливостями підвищення конкурентоспроможності держави можливе. У цьому зв'язку морська інфраструктура України має потужний потенціал, який повинен в подальшому використовуватися в повному обсязі для підвищення рівня національної економіки.

Можна зробити висновок, що при розрахунку індексу конкурентоспроможності стратегічного розвитку морських портів України необхідно враховувати кількість та обсяг товарних потоків, що в змозі обробляти порти тієї чи іншої держави з урахуванням географічних умов її розміщення. За допомогою кореляційного і графічного методу були встановлені не тільки рівень щільності зв'язків зазначених факторів, а й форми, які мають гетерогенний характер, і спонукають для угруповання факторів відповідно до типів регресійних форм їх впливу на результативний показник.

Список використаних джерел:

1. Карпенко О. О., Продченко Ю. Г. Аналіз транзитних перевезень вантажів через морські торговельні порти України. *Водний транспорт*. 2012. Вип. 2. С. 123–128.
2. Мірошко В. М. Стратегічне планування економічного розвитку вантажних портів України: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.03. Львів, 2007. 20 с.
3. 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.
4. Меркт О. В. Методичні засади стратегії розвитку морських торговельних портів е конкурентному середовищі: автореф. дис. ... канд. екон. наук. Київ: НАУ, 2002. 18 с.

5. Мальцев М. М. Сучасний стан розвитку національного портового комплексу. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності, зб.наук.праць*. Маріуполь: ДВНЗ «ПДТУ», 2015. Вип. 2 (12). С. 185–190.

6. 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.

7. Ніколюк О. В. Митна логістика в Україні: поняття, проблеми та перспективи розвитку. Сучасний стан галузей національної економіки України: проблеми та шляхи їх вирішення: колективна монографія / За заг. ред. д-ра екон. наук, проф. І. І. Савенка, д-ра екон. наук, доц. І. О. Седікової. Харків: ТОВ «Пром-Арт», 2018. 431 с.

8. Мищак І. М. 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>.

9. Global Competitiveness Report 2016–2017. URL: http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf (Дата звернення: 06.04.2019).

10. Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» / Офіційний сайт. URL: <http://www.uspa.gov.ua/> (Дата звернення: 06.04.2019).

11. Міністерство інфраструктури України / Офіційний сайт. URL: <http://mtu.gov.ua> (Дата звернення: 06.04.2019).

References:

1. Karpenko, O. O., Prodchenko, Yu. H. (2012). Analiz tranzytnykh perevezen' vantazhiv cherez mors'ki torhivel'ni porty Ukrainy. *Vodnyj transport*, 2, 123–128 [in Ukrainian].
2. Miroshko, V. M. (2007). *Stratehichne planuvannia ekonomichnoho rozvytku vantazhnykh portiv Ukrainy*. (Master's thesis). L'viv [in Ukrainian].
3. Hryshova, I. Yu., Diachenko, O. P. (2019). Derzhavna polityka rozvytku mors'kykh portiv Ukrainy v konteksti rozvytku mizhnarodnykh transportnykh korydoriv. *Investytsii: praktyka ta dosvid*, 3, 5–11 [in Ukrainian].

4. Merkt, O. V. (2002). *Metodychni zasady stratehii rozvytku mors'kykh torhovel'nykh portiv e konkurentnomu seredovyschi*. (Master's thesis). Kyiv [in Ukrainian].
5. Mal'tsev, M. M. (2015). Suchasnyj stan rozvytku natsional'noho portovoho kompleksu. *Teoretychni i praktychni aspekty ekonomiky ta intelektual'noi vlasnosti*, 2 (12), 185–190 [in Ukrainian].
6. Hryshova, I. Yu., Diachenko, O. P. (2019). Derzhavna investytsijna polityka rozvytku mors'kykh portiv Ukrainy. *Investytsii: praktyka ta dosvid*, 11, 97–102 [in Ukrainian].
7. Nikoliuk, O. V. (2018). *Mytna lohistyka v Ukraini: poniattia, problemy ta perspektyvy rozvytku. Suchasnyj stan haluzej natsional'noi ekonomiky Ukrainy: problemy ta shliakhy ikh vyrishennia* / Za zah. red. d-ra ekon. nauk, prof. I. I. Savenka, d-ra ekon. nauk, dots. I. O. Sedikovoi. Kharkiv: TOV «Prom-Art» [in Ukrainian].
8. Myshchak, I. M. (2018). Problems and Prospects of Legislative Support of Innovation Development in Ukraine. *The Scientific Papers of the Legislation Institute of the Verkhovna Rada of Ukraine*, 6, 34–43. Doi: <https://doi.org/10.32886/instzak.2018.06.05> [in Ukrainian].
9. *Global Competitiveness Report 2016–2017*. URL: http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf (Last accessed: 06.04.2019).
10. *Derzhavne pidpriemstvo «Administratsiia mors'kykh portiv Ukrainy»* / Ofitsijnyj sajt. URL: <http://www.uspa.gov.ua/> (Last accessed: 06.04.2019) [in Ukrainian].
11. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy / Ofitsijnyj sajt. URL: <http://mtu.gov.ua> (Last accessed: 06.04.2019) [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 13 липня 2019 р.