

## АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНСЬКИХ МОРСЬКИХ ПОРТІВ: ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

**Логутова Т. Г.**, д. е. н., проф., завідувач кафедри інноватики і управління ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет», м. Маріуполь, e-mail: [logutova\\_t\\_g@pstu.edu](mailto:logutova_t_g@pstu.edu), +380677767227 <http://orcid.org/0000-0001-5664-2908>

**Полторацький М. М.**, аспірант кафедри інноватики і управління ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет», м. Маріуполь; заступник голови з економіки ДП «Адміністрація морських портів України», м. Київ, e-mail: [n.poltoratsky@gmail.com](mailto:n.poltoratsky@gmail.com), +380975701282

**Tamara Logutova**, Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Innovation and Management, State higher educational institution «Priazovskiy State Technical University», Mariupol

**Mykola Poltoratskiy**, post-graduate student of the Department of Innovation and Management, State higher educational institution «Priazovskiy State Technical University», Mariupol; Deputy CEO for Economics SE «Ukrainian Sea Ports Authority», Kyiv

*T. Logutova, M. Poltoratskiy. Analysis of the activities of Ukrainian seaports: prospects for development.*

*The article analyzes the modern legal basis of the functioning of the maritime industry of Ukraine, identifies the key categorical apparatus of the maritime industry (administration of seaports, seaport water area, port infrastructure facilities, stevedoring company); the general structure of subordination of branches in the State Enterprise "AMPU" is formed and graphically represented; the activity of Ukrainian port-leaders for cargo handling was investigated; An analysis of the total volumes of handling of stevedoring companies' goods in seaports in 2015 - 9 months 2017 by key groups (bulk, bulk dry cargo, tare-piece) and the rates of growth of volumes of cargo processing are calculated; analyzed and identified key issues in the maritime industry related to the cargo base, lack of regional support in the development of seaports, lack of clear tools for influencing institutional changes in ports; the key strategic projects for improvement of the infrastructure in seaports have been explored and allocated in accordance with seaport development plans (dredging projects, berth construction, construction of a terminal for transshipment of agricultural products, formation of the information system of the Marine Single Window); analyzed and highlighted the key public events of the development of the marine industry of Ukraine at the national and world level.*

*Логутова Т. Г., Полторацький М. М. Аналіз діяльності українських морських портів: перспективи розвитку.*

*У статті авторами досліджено сучасну юридичну базу функціонування морської галузі України, виділено ключовий категоріальний апарат морської галузі (адміністрація морських портів, акваторія морського порту, об'єкти портової інфраструктури, стивідорна компанія); сформовано та графічно представлено загальну структуру підпорядкування філіалів у ДП «АМПУ»; досліджено діяльність українських портів-лідерів з перевалки вантажів; проведено аналіз загальних обсягів переробки вантажів стивідорних компаніями в морських портах у 2015 - 9 міс. 2017 рр. по ключових групах (наливні, суховантажні сипучі, тарно-штучні) та розраховано темпи приросту обсягів переробки вантажів; проаналізовано та визначено ключові проблемні питання в морській галузі, пов'язані з вантажною базою, відсутністю регіональної підтримки у питаннях розвитку морських портів, відсутністю чітких інструментів впливу на інституціональні зміни в портах; досліджено та виділено ключові стратегічні проекти покращення інфраструктури в морських портах відповідно до планів розвитку морських портів (проекти з днопоглиблення, будівництво причалів, будівництво терміналу з перевалки сільськогосподарської продукції, формування інфосистеми); проаналізовано та виділено ключові публічні заходи розвитку морської галузі України національного та світового рівня.*

*Логутова Т. Г., Полторацький М. М. Анализ деятельности украинских морских портов: перспективы развития.*

*В статье авторами исследована современная юридическая база функционирования морской отрасли Украины, выделен ключевой категориальный аппарат морской отрасли (администрация морских портов, акватория морского порта, объекты портовой инфраструктуры, стивидорная компания); сформирована и графически представлена общая структура подчинения филиалов в ГП «АМПУ»; исследована деятельность украинских портов-лидеров по перевалке грузов; проведен анализ общих объемов переработки грузов стивидорных компаний в морских портах в 2015 - 9 мес. 2017 по ключевым группам (наливные, сухогрузы сыпучие, тарно-штучные) и рассчитаны темпы прироста объемов переработки грузов; проанализированы и определены ключевые проблемные вопросы в морской отрасли, связанные с грузовой базой, отсутствием региональной поддержки в вопросах развития морских портов, отсутствием четких инструментов влияния на институциональные изменения в портах; исследованы и выделены ключевые стратегические проекты улучшения инфраструктуры в морских портах в соответствии с планами развития морских портов (проекты по дноуглублению, строительство причалов, строительство терминала по перевалке сельскохозяйственной продукции, формирование инфосистемы Морского единого окна); проанализированы и выделены ключевые публичные мероприятия развития морской отрасли Украины национального и мирового уровня.*

**Постановка проблеми.** На сучасному етапі розвитку української економіки розвиток портової галузі є пріоритетним стратегічним вектором сучасної державної політики, тому аналіз роботи українських морських портів, юридичних основ їх функціонування є актуальною темою дослідження в умовах активного розвитку транспортної галузі України.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Теоретичні та практичні дослідження роботи морських портів України та світу в сучасних умовах розвитку національної та міжнародної економічних систем стали предметом досліджень багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених, серед яких: П. Брендімарте, В. В. Вінніков, Н. В. Дубовик, Г. Зоттері, Є. В. Ігнатенко, С. В. Ільченко, О. О. Карпенко, М. М. Макаренко, О. В. Меркт, В. М. Мірошко, О. П. Подцерковний, І. П. Продіус, С. В. Руденко, Дж. Фенг, Л. Хенесі, Т. О. Цабієва та інші.

**Мета статті** – аналіз структури та діяльності ДП «Адміністрація морських портів України», визначення пріоритетних напрямків розвитку портової інфраструктури.

**Результати дослідження.** ДП «Адміністрація морських портів України» (далі ДП «АМПУ») було створено у 2013 р. згідно з Законом України «Про морські порти України» (вступив в дію 13.07.2013 р.) [1], де визначено правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України та надано тлумачення ключової категорії «адміністрація морських портів України».

Адміністрація морських портів України – державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту) [1].

Слід зазначити, що ДП «АМПУ» – це одне з найбільших державних підприємств, що має стратегічне значення для економіки та безпеки України, було створено в результаті реформи морської галузі України для управління державним майном в морських портах країни та його ефективного використання, створення механізмів для залучення інвестицій в портову інфраструктуру для її розвитку і стабільної роботи бізнесу. ДП «АМПУ» входить в сферу управління Міністерства інфраструктури України і об'єднує українські морські порти та інші інфраструктурні елементи, одночасно сприяючи розвитку і конкурентоспроможності.

Для більш повного розуміння роботи морських портів необхідно надати ключові поняття, які характеризують розвиток системи морського порту: акваторія морського порту, стивідорна компанія, об'єкти портової інфраструктури, об'єкти портової

інфраструктури загального користування, стратегічні об'єкти портової інфраструктури та територія морського порту.

*Акваторія морського порту (портова акваторія)* – визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), крім суднового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден [1]. При техніко-економічному аналізі роботи морських портів розглядається робота стивідорних компаній на території всієї акваторії морського порту.

*Портовий оператор (стивідорна компанія)* – суб'єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші, пов'язані з цим, види господарської діяльності [1].

*Об'єкти портової інфраструктури* – рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту, у тому числі акваторія, гідротехнічні споруди, доки, буксири, криголами та інші судна портового флоту, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, перевантажувальне обладнання, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи, лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інші засоби, обладнання, інженерні комунікації, розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, надання послуг, забезпечення державного нагляду (контролю) в морському порту [1].

*Стратегічні об'єкти портової інфраструктури* – об'єкти права державної власності - гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден [1].

*Територія морського порту* – частина сухопутної території України з визначеними межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки [1].

До 2014 р. кількість українських морських портів налічувала вісімнадцять, на сьогодні, у зв'язку з військовим конфліктом, кількість морських портів України складає тринадцять, а філій, підпорядкованих ДП «АМПУ», чотирнадцять (див. рис. 1).

Серед представлених філій ДП «АМПУ» по перевалці лідерами у 2016 р. були наступні морські порти: морський порт «Южний», морський порт «Одеса», морський порт «Миколаїв» та морський порт «Чорноморськ», це пов'язано з декількома факторами:

- 1) вдале територіальне розташування (історично джерела формування вантажів припадають на Центральну Україну);
- 2) концентрація вантажопотоку (тяжіння вантажної бази через військово-політичний конфлікт на Сході країни в порти «Великої Одеси»);
- 3) вказані порти характеризуються високою часткою приватного бізнесу в здійсненні вантажно-розвантажувальних робіт на причалах.

Як наведено у таблиці 1, загальні обсяги переробки мають негативний тренд зростання, а саме: загальний темп приросту у 2015 р. в порівнянні з 2014 р. склав - 0,15% (або 220 тис. тонн): по наливним вантажам -17,26% (або 2 477 тис. тонн), по тарно-штучним -15,08% (або 4 859 тис. тонн), по суховантажним сипучим є позитивна динаміка +7,24% (або 7 116 тис. тонн), за рахунок збільшення переробки таких вантажів, як руда всяка (+ 6 919,37 тис. тонн), зерно (+ 4 064,4 тис. тонн) та будівельні матеріали (+ 965,41 тис. тонн).

У 2016 р. в порівнянні з 2015 р. вантажопереробка також має зниження до відмітки 131 746 тис. тонн, темп приросту склав -8,92% (або -12 900 тис. тонн): по наливним вантажам -9,12% (або -1 083 тис. тонн); по суховантажним сипучим -11,38% (або -11 994 тис. тонн); по тарно-штучним вантажам є невелика позитивна динаміка + 0,65% (або + 177 тис. тонн).

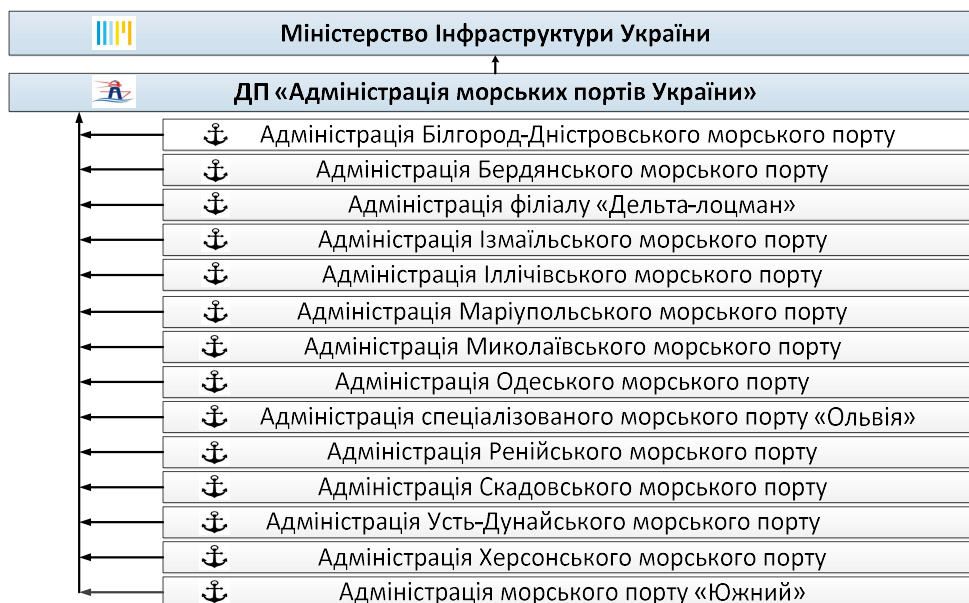


Рис. 1. – Структура та підпорядкування філій у ДП «Адміністрація морських портів України» (узагальнено авторами на основі опрацювання [2, 3])

У роботі авторами проведено аналіз загальних обсягів переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах у період 2015 - 9 міс. 2017 рр. (див. табл. 1).

Таблиця 1

Загальні обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах у період 2015 – 9 міс. 2017 рр.

Найменування групи вантажів	2014 р.	2015 р.	2016 р.	9 міс. 2017 р.	Тпр у 2015 до 2014, %	Тпру 2016 до 2015, %
Наливні	14 349	11 871	10 789	8 237	-17,26	-9,12
Суховантажні сипучі	98 291	105 408	93 413	70 952	7,24	-11,38
Тарно-штучні	32 226	27 367	27 544	18 440	-15,08	0,65
Всього:	144 866	144 646	131 746	97 629	-0,15	-8,92

--- розраховано авторами

За 9 місяців 2017 р. у порівнянні з аналогічним періодом 2016 р. аналіз показав зростання загальної переробки вантажів на 919,87 тис. тонн або +0,95%, по наливним вантажам +306,13 тис. тонн або +3,86%, по суховантажним сипучим +3 293,12 тис. тонн, але по тарно-штучним вантажам темп приросту негативний -12,7% або -2 679,38 тис. тонн, що пов'язано зі зменшенням об'ємів таких вантажів, як чорні метали на 2 383,46 тис. тонн або на 18,5%.

Авторами роботи проаналізовано та проілюстровано структуру загальної переробки основних груп вантажів в морських портах України у 2016 р. та за 9 місяців 2017 р. Ключовими групами товарів є наступні: зерно, руда всяка, металопрокат та контейнери (див. рис. 2).

Авторами роботи проаналізовано та проілюстровано структуру експорту основних груп вантажів в морських портах України у 2016 р. та за 9 місяців 2017 р. Ключовими групами товарів є наступні: зерно, руда всяка, металопрокат, контейнери, олія, будівельні матеріали та чавун (див. рис. 3). У 2016 р. експорт зерна склав 38%, руди 22% та металопрокату 11%.

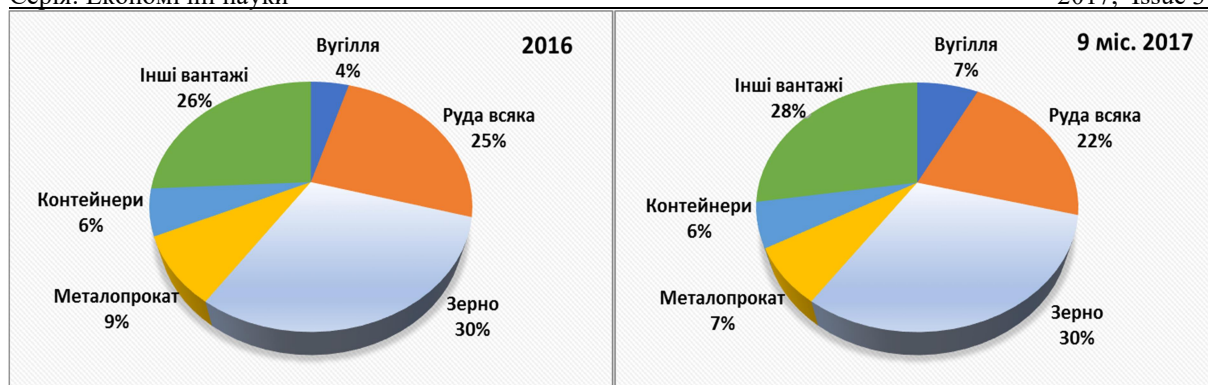


Рис. 2. – Структура переробки ключових груп вантажів в морських портах України у 2016 р. та за 9 міс 2017 р., % Джерело: побудовано авторами на основі опрацювання [2].

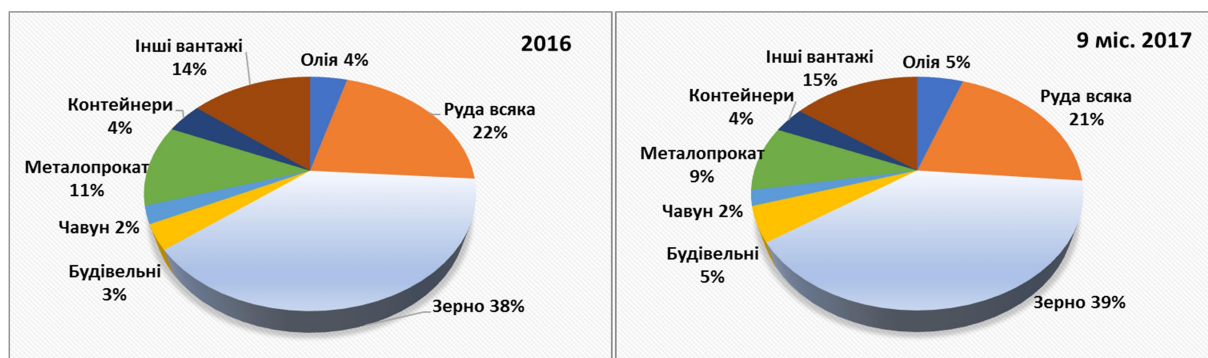


Рис. 3. – Структура експорту ключових груп вантажів в морських портах України у 2016р. та за 9 міс 2017 р., % Джерело: побудовано авторами на основі опрацювання [2].

В роботі авторами проаналізовано та проілюстровано структуру імпорту основних груп вантажів в морських портах України у 2016 р. та за 9 місяців 2017 р. Ключовими групами товарів є наступні: руда всяка, вугілля, контейнери, нафтопродукти, нафта, будівельні матеріали, автомобілі легковантажні, олія та хімічні вантажі (див. рис. 4). У 2016 р. імпорт руди склав 35,1%, вугілля 23,4% та контейнерів 19,4%.

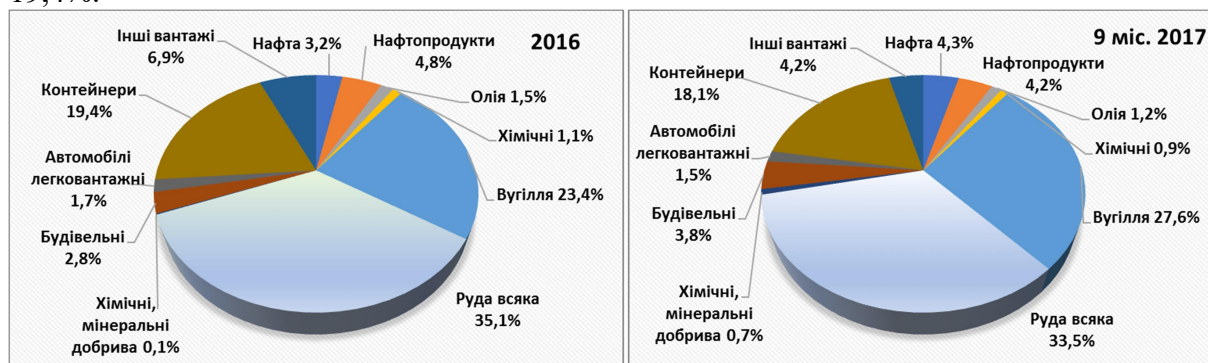


Рис. 4. – Структура імпорту ключових груп вантажів в морських портах України у 2016 р. та за 9 міс 2017 р., % Джерело: побудовано авторами на основі опрацювання [2].

На сьогодні в українських портах ДП «АМПУ» при підтримці Міністерства інфраструктури України ведеться робота з розвитку портової інфраструктури загального користування - впровадження інфраструктурних проектів, ключовими з яких є:

- 1) днопоглиблення у морському порту «Южний» зі створенням перспективних глибин відповідно до плану розвитку порту (китайська компанія-підрядник ChinaHarbour Engineering Company, (CHEC)[4, 5]);
- 2) днопоглиблення в Іллічівському морському порту із доведенням глибин в акваторії порту до 15 м відповідно до плану розвитку порту (заявлений як перспективний у відповідності до фінансового плану ДП «АМПУ» на 2017 р.);
- 3) будівництво причалу № 8 в Миколаївському морському порту відповідно до плану розвитку порту (оголошена тендерна процедура);
- 4) будівництво причалу № 1-3 в Одеському морському порту відповідно до плану розвитку порту (оголошена тендерна процедура).

Серед перспективних інфраструктурних проектів слід виділити такі проекти, як:

а) будівництво у спеціалізованому порту «Ольвія» нового терміналу з перевалки сільськогосподарської продукції (компанія «Євронешторг», м. Миколаїв) [6], були внесені зміни в План розвитку порту з урахуванням розвитку морського терміналу «Євронешторг»;

б) планується провести днопоглиблювальні роботи в Бузько-Дніпровсько-лиманському каналі (БДЛК), а також вивчаються варіанти подальшого розвитку каналу [7], в тому числі варіант, який дозволив би здійснювати проводку суден типу «Panamax» (контейнеровоз, довжина 294 м, ширина 32,3 м) в режимі цілодобового двостороннього руху.

Окремим стратегічним проектом виступає проект постанови Кабінету Міністрів про Морське єдине вікно [8], розробником якого виступило міністерство інфраструктури України. В перспективі планується сформувати інформсистему, яка дозволить впорядковано збирати й аналізувати дані про судна, що заходять в українські порти, з доступом до них органів доходів і зборів країни. Єдине вікно дозволить виконавчій владі краще взаємодіяти в частині здійснення санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів держконтролю.

У процесі дослідження авторами роботи було проаналізовано та сформовано ключові проблемні питання в морській галузі, до яких відносяться:

- 1) *Наявна вантажна база характеризується суттєвою волатильністю (від англ. Volatility – мінливість) та не має чіткого тренду зростання.* Тяжіння вантажної бази до портів Одеського та Миколаївського регіонів із відповідним падінням обсягів вантажопереробки в регіональних портах призводить до необхідності субсидування останніх попри законодавчо визначені обмеження.
- 2) *Відсутність регіональної підтримки у питаннях розвитку морських портів.* Відсутність підтримки місцевих органів влади у питаннях розвитку морегосподарського комплексу через брак податково-бюджетних механізмів розподілу коштів, що сплачуються переважно до державного бюджету у складі податків та зборів підприємствами морської галузі.
- 3) *Відсутність чітких інструментів впливу на інституціональні зміни в портах.* Розбалансованість законодавчо визначених повноважень у питаннях розпорядження майном та земельних відносин, їх складність та бюрократизованість разом із відсутністю чітких програм дій Уряду стримують розвиток портів та припортових територій з боку приватних компаній із поширенням державно-приватного партнерства та залученням іноземних інвестицій.
- 4) *Державні підприємства морського транспорту є донорами державного бюджету за рахунок нормативно визначених виплат з чистого прибутку – єдиного джерела здійснення їх технічного переоснащення та розвитку, що призводить до зниження їх конкурентоздатності у порівнянні із приватним сектором.*

У висновку наведеної роботи, слід означити, що ДП «Адміністрація морських портів України» приймає активну участь у процесі формування стратегії морських

портів та приймає активну участь у міжнародних та галузевих публічних подіях, а саме: міжнародна конференція «Зернові термінали: нові проекти, обладнання та технології» (м. Одеса), конференція «Груз и Морское страхование» (м. Одеса), міжнародна конференція «Гроші та порти 2017» (м. Одеса), проект USPADesignerWorkshop 2017 (проекти будівництва та реконструкції причального фронту) (м. Київ), China Marine Economy Expo 2017 (СМЕЕ) (м. Гуанчжоу, Китай), Port Development Mena Conference (м. Дубай, ОАЕ), Nationally Significant Infrastructure Projects Forum (м. Лондон, Велика Британія), International Maritime–Port Technology and Development Conference (Норвегія).

**Висновки.** В роботі досліджено сучасну юридичну базу функціонування морської галузі України (Закон України «Про морські порти України», 2013 р.) та виділено ключовий категоріальний апарат морської галузі, а саме: адміністрація морських портів, акваторія морського порту, портовий оператор, об'єкти портової інфраструктури (у т. ч. загального користування), територія морського порту. Досліджено діяльність українських портів-лідерів з перевалки вантажів та визначено основні фактори впливу, а саме: територіальне розташування, структура та концентрація вантажопотоку та участь приватного бізнесу у стивідорній діяльності. Проведено аналіз загальних обсягів переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах у 2015 - 9 міс. 2017 рр. по ключових групах (наливні, суховантажні сипучі, тарно-штучні) та розраховано темпи приросту, що показали негативний тренд зростання у зв'язку з загальним зниженням обсягів переробки в останні роки в морських портах. Проаналізовано та визначено ключові проблемні питання в морській галузі, до яких відносяться такі, як: наявна вантажна база, яка характеризується високою волатильністю, не має чіткого тренду зростання; відсутність регіональної підтримки у питаннях розвитку морських портів; відсутність чітких інструментів впливу на інституціональні зміни в портах; державні підприємства морського транспорту є донорами державного бюджету за рахунок нормативно визначених виплат з чистого прибутку. Визначено ключові стратегічні проекти покращення інфраструктури в морських портах відповідно до їх планів розвитку, серед яких проекти з днопоглиблення, будівництво причалів, будівництво терміналу з перевалки сільськогосподарської продукції, формування інфосистеми Морського єдиного вікна.

#### Список використаних джерел:

1. Закон України «Про морські порти України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
2. Офіційний сайт ДП «Адміністрація морських портів України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uspa.gov.ua>.
3. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/>.
4. Все предельно просто: Как китайская СНЕС проводит дноуглубление в акватории порта Южный [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/analitika/analitika-2017/15557-yse-predelno-prosto-kak-kitajskaya-ches-provodit-dnouglublenie-v-akvatorii-porta-yuzhnyj>.
5. Компания СНЕС начала реализацию второго проекта дноуглубления в морском порту «Южный» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/novosti/novosti-ampu/15640-kompaniya-ches-nachala-realizatsiyu-vtorogo-proekta-dnouglubleniya-v-morskom-portu-yuzhnyj>.
6. В порту «Ольвия» идет строительство нового терминала [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ports.com.ua/news/v-portu-olviya-idet-stroitelstvo-novogo-terminala>.
7. После реконструкции по БДЛК могут начать круглосуточно водить «панамаксы» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ports.com.ua/news/posle-rekonstruktsii-po-bdlk-mogut-nachat-kruglosutochno-vodit-panamaksy>.
8. АМПУ внедрит Морское единое окно - проект постановления Кабмина [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://cfts.org.ua/news/2017/10/06/ampu\\_vnedrit\\_morskoe\\_edinoe\\_okno\\_proekt\\_postanovleniya\\_kabmina\\_4331](http://cfts.org.ua/news/2017/10/06/ampu_vnedrit_morskoe_edinoe_okno_proekt_postanovleniya_kabmina_4331)

**References (BSI):**

1. *Zakon Ukrainy «Pro mors'ki porty Ukrainy»* [Law of Ukraine "On the Sea Ports of Ukraine"], available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
2. *Ofitsiynyy sayt DP «Administratsiya mors'kykh portiv Ukrainy»* [Official Website of the SE "Ukrainian Sea Ports Authority"], available at: <http://uspa.gov.ua>.
3. *Ofitsiynyy sayt Ministerstva infrastruktury Ukrainy* [Official Website of the Ministry of Infrastructure of Ukraine], available at: <https://mtu.gov.ua/>.
4. *Vse predel'no prosto: Kak kitayskaya CHEC provodit dnouglubleniye v akvatorii porta Yuzhnyy* [It's very simple: How does the Chinese CHEC conduct dredging in the water area of the Yuzhny seaport], available at: <http://uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/analitika/analitika-2017/15557-vse-predelno-prosto-kak-kitajskaya-chec-provodit-dnouglublenie-v-akvatorii-porta-yuzhnyj>.
5. *Kompaniya CHEC nachala realizatsiyu vtorogo proyekta dnouglubleniya v morskoy portu «Yuzhnyy»* [CHEC starts implementation of the second dredging project in the the Yuzhny seaport], available at: <http://uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/novosti/novosti-ampu/15640-kompaniya-chec-nachala-realizatsiyu-vtorogo-proekta-dnouglubleniya-v-morskoy-portu-yuzhnyj>.
6. *V portu «Ol'viya» idet stroitel'stvo novogo terminala»* [The construction of a new terminal is underway in the the Olvia specialized seaport], available at: <http://ports.com.ua/news/v-portu-olviya-idet-stroitelstvo-novogo-terminala>.
7. *Posle rekonstruktsii po BDLK mogut nachat' kruglosutochno vodit' «panamaksy»* [After reconstruction on BDLK can conduct wiring of Panamax type vessels around the clock], available at: <http://ports.com.ua/news/posle-rekonstruktsii-po-bdlk-mogut-nachat-kruglosutochno-vodit-panamaksy>.
8. *AMPU vnedrit Morskoye yedinoe okno - projekt postanovleniya Kabmina* [AMPU will introduce the Marine single window - the draft resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine], available at: <http://cfts.org.ua/news/2017/10/06/ampu-vnedrit-morskoe-edinoe-okno-proekt-postanovleniya-kabmina-4331/>.

**Keywords:** seaport; seaport administration; cargo handling; import; export; strategic projects; seaport infrastructure.

**Ключові слова:** морський порт; адміністрація морських портів; перевалка вантажів; імпорт; експорт; стратегічні проекти; інфраструктура морського порту.

**Ключевые слова:** морской порт; администрация морских портов; перевалка грузов; импорт; экспорт; стратегические проекты; инфраструктура морского порта.

Перевірено на плагіат системою: <https://corp.unicheck.com/library/viewer/report/2303992>

**Рецензент:** Хаджинова О. В., декан економічного факультету, ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет», д. е. н., доцент.