

Sources

1. Official site ALPHA RESEARCH. URL: <https://alpharesearch.bg/>
2. Official site Center for the study of psi-phenomena «Apotheosis». URL: <http://www.apofeo.org/html/formology.html>
3. Канисков, В., *Формология, Изток-Запад*, 2014.
4. Official site Center for the study of psi-phenomena «Apotheosis». URL: <https://www.mediapool.bg/news/find/?word=%D1%82%D0%BE%D0%BA%D1%81%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%B8%20%D0%BE%D1%82%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D1%8A%D1%86%D0%B8>

References

1. Official site ALPHA RESEARCH. URL: <https://alpharesearch.bg/>
2. Official site Center for the study of psi-phenomena «Apotheosis». URL: <http://www.apofeo.org/html/formology.html>
3. Kaniskov, V. (2014). *Formologiya [Formology], Iztok-Zapad*.
4. Official site Center for the study of psi-phenomena «Apotheosis». URL: <https://www.mediapool.bg/news/find/?word=%D1%82%D0%BE%D0%BA%D1%81%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%B8%20%D0%BE%D1%82%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D1%8A%D1%86%D0%B8>

DATA ABOUT THE AUTHORS

prof. dr. **Hristo Ivanov Katrandjiev**
University of National and World Economy, Sofia, Bulgaria
e-mail: hristokat@abv.bg
dipl. eng. dr. **Vasil Liubenov Kaniskov**
National Academy of Arts, Sofia Bulgaria
Sofia University «St. Kliment Ohridski», Sofia, Bulgaria
e-mail: kaniskov@mail.bg

ДАННЫЕ ОБ АВТОРАХ

доктор, профессор **Христо Иванов Катранджиев**
Университет национального и мирового хозяйства, София, Болгария
e-mail: hristokat@abv.bg
доктор, преподаватель **Василь Любенов Канисков**
Национальная академия искусств, София Болгария
Софийский университет им. Св. Климент Охридски, София, Болгария
e-mail: kaniskov@mail.bg

Подано до редакції 15.03.2020

Прийнято до друку 02.04.2020

УДК 338.47

<https://doi.org/10.31470/2306-546X-2020-45-151-157>

МОРСЬКА ІНФРАСТРУКТУРА УКРАЇНИ У РЕЙТИНГУ КРАЇН СВІТУ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Кудрицька Н. В.

Стаття присвячена проблемі визначення основних напрямів формування конкурентоспроможної морської інфраструктури України, актуальність якої підтверджена у Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, Морській доктрині України на період до 2035 року.

Проблемам підвищення конкурентоспроможності морської інфраструктури присвячено багато наукових праць зарубіжних та вітчизняних вчених. Проте слід відмітити недостатність вітчизняних праць щодо проблем розвитку морського та річкового транспорту у сучасних економічних умовах, які характеризуються зростанням процесів глобалізації та інтеграції.

Метою статті є оцінка позиції України у рейтингу країн світу за рівнем розвитку морського транспорту та визначення стратегічних заходів формування конкурентоспроможної національної морської інфраструктури.

Автором наведений огляд стану та прогноз розвитку морських перевезень у світі. Сформульовані переваги доставки товару морським транспортом, які обумовлюють його конкурентоспроможність.

Визначені позиції України у рейтингу країн світу за кількістю суден морського торговельного флоту та довжиною водних шляхів. Наведена характеристика найбільших за обсягом світових альянсів на ринку контейнерних перевезень морським транспортом.

У статті підкреслена проблема невизначеності перспектив розвитку морських перевезень, яка обумовлена поєднанням геополітичних і економічних ризиків, що пов'язано з торговельною політикою,

структурними зрушеннями в світовій економіці, змінами у світовому енергетичному балансі, поширенням цифрових технологій.

Україна має значний потенціал розвитку перевезень вантажів та пасажирів річковим та морським транспортом. Серед колишніх країн СНД вона займає другу позицію у рейтингах після Росії. Проте для підвищення рейтингу та конкурентоспроможності нашої країни на міжнародному ринку надання послуг водним транспортом необхідно здійснити низку заходів стосовно підвищення безпеки, впровадження інноваційних технологій, удосконалення тарифної політики, реформування управління.

Ключові слова: морська інфраструктура, контейнерні перевезення, рейтинг країн, конкурентоспроможність.

МОРСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА УКРАИНЫ В РЕЙТИНГЕ СТРАН МИРА: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Кудрицкая Н. В.

Статья посвящена проблеме определения основных направлений формирования конкурентоспособной морской инфраструктуры Украины, актуальность которой подтверждена в Стратегии развития морских портов Украины на период до 2038 года Морской доктрине Украины на период до 2035 года.

Проблемам повышения конкурентоспособности морской инфраструктуры посвящено много научных трудов зарубежных и отечественных ученых. Однако следует отметить недостаточность отечественных работ по проблемам развития морского и речного транспорта в современных экономических условиях, которые характеризуются ростом процессов глобализации и интеграции.

Целью статьи является оценка позиции Украины в рейтинге стран мира по уровню развития морского транспорта и определение стратегических мероприятий формирования конкурентоспособной национальной морской инфраструктуры.

Автором приведен обзор состояния и прогноз развития морских перевозок в мире. Сформулированы преимущества перевозки товара морским транспортом, которые обуславливают его конкурентоспособность.

Определены позиции Украины в рейтинге стран мира по количеству судов морского торгового флота и длине водных путей. Приведена характеристика крупнейших по объему мировых альянсов на рынке контейнерных перевозок морским транспортом.

В статье подчеркнута проблема неопределенности перспектив развития морских перевозок, которая обусловлена сочетанием геополитических и экономических рисков, что связано с торговой политикой, структурными сдвигами в мировой экономике, изменениями в мировом энергетическом балансе, распространением цифровых технологий.

Сформулированы стратегические меры формирования конкурентоспособной национальной морской инфраструктуры в современных экономических условиях.

Украина имеет значительный потенциал развития перевозок грузов и пассажиров речным и морским транспортом. Среди бывших стран СНГ она занимает третье место в рейтингах после России и Беларуси. Однако для повышения рейтинга и конкурентоспособности нашей страны на международном рынке предоставления услуг водным транспортом необходимо осуществить ряд мероприятий по повышению безопасности, внедрения инновационных технологий, совершенствования тарифной политики, реформирования управления.

Ключевые слова: морская инфраструктура, контейнерные перевозки, рейтинг стран, конкурентоспособность.

MARINE INFRASTRUCTURE OF UKRAINE IN THE RATING OF THE WORLD COUNTRIES: CURRENT STATE AND PROSPECTS

Kudrytska Natalia

The article is devoted to the problem of determining the main directions of the formation of a competitive marine infrastructure of Ukraine, the relevance of which is confirmed in the Strategy for the Development of Sea Ports of Ukraine for the period up to 2038 Marine Doctrine of Ukraine for the period up to 2035.

Many scientific works of foreign and domestic scientists are devoted to the problems of increasing the competitiveness of marine infrastructure. However, it is worth noting the lack of domestic work on the problems of the development of maritime and river transport in the current economic conditions, which are characterized by the growth of globalization and integration processes.

The purpose of the article is to assess the position of Ukraine in the ranking of countries of the world in terms of the development of maritime transport and the definition of strategic measures for the formation of a competitive national maritime infrastructure.

The author provides an overview of the state and forecast of the development of shipping in the world. The advantages of transporting goods by sea are formulated, which determine its competitiveness.

The positions of Ukraine in the ranking of countries of the world in the number of ships of the marine merchant fleet and the length of waterways are determined. The characteristic of the largest world alliances in the container shipping market by sea is given.

The article emphasizes the problem of the uncertain prospects for the development of shipping, which is due to a combination of geopolitical and economic risks, which is associated with trade policy, structural changes in the global economy, changes in the global energy balance, and the spread of digital technologies.

Ukraine has significant potential to develop cargo and passenger transportation by river and sea. Among the former CIS countries, it ranks third in the ratings after Russia and Belarus. However, in order to improve the rating and competitiveness of our country in the international market for the provision of water transport services, a number of measures need to be taken in terms of improving safety, introducing innovative technologies, improving tariff policy, and reforming governance.

Key words: maritime infrastructure, container shipping, country rating, competitiveness.

JEL Classification: R49, L90-92

На сучасному етапі становлення України особливого значення набуває фактор утвердження її як морської держави, виходячи з просторових і геофізичних особливостей, місця та ролі у глобальній та регіональній системі міжнародних відносин.

Актуальність досліджень формування конкурентоспроможної морської інфраструктури підтверджена у Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, Морській доктрині України на період до 2035 року [1, 2].

Метою статті є оцінка позиції України у рейтингу країн світу за рівнем розвитку морського транспорту та визначення стратегічних заходів формування конкурентоспроможної національної морської інфраструктури.

Проблемам підвищення конкурентоспроможності морської інфраструктури присвячено багато наукових праць зарубіжних та вітчизняних вчених [3-11]. Проте слід відмітити недостатність вітчизняних праць щодо проблем розвитку морського та річкового транспорту у сучасних економічних умовах, які характеризуються зростанням процесів глобалізації та інтеграції.

Сектор світових морських перевезень успішно розвивається, чому сприяло пожвавлення світової економіки в 2017 році. Було відзначено прискорення темпів зростання світових морських перевезень, які досягли 4 %, що є найвищим показником за останні п'ять років і сприяло поліпшенню економічних настроїв в судноплавній галузі. Загальний обсяг перевезень зріс на 411 млн т і досяг 10,7 млрд т, при цьому майже половина зазначеного приросту припадала на перевезення сухих масових вантажів [12].

Світові контейнерні перевезення збільшилися на 6,4% після безпрецедентно низьких темпів зростання протягом попередніх двох років. Обсяг перевезень сухих масових вантажів зріс на 4,0% у порівнянні з 1,7% в 2016 році, в той час як темпи зростання перевезень сирої нафти сповільнилися до 2,4%. Скорочення поставок з країн, що входять в Організацію країн – експортерів нафти, компенсувалося збільшенням перевезень з Атлантичного басейну в східному напрямку в азіатські країни. Ця нова тенденція змінила структуру перевезень сирої нафти внаслідок зниження частки традиційних постачальників нафти із Західної Азії. Завдяки розширенню світових нафтопереробних потужностей, особливо в Азії, і привабливості газу як екологічно чистого джерела енергії, обсяг перевезень нафтопродуктів і газу збільшився в 2017 році в сукупності на 3,9%.

Перспективи подальшого розвитку морських перевезень представляються позитивними. Після уповільнення темпів зростання світового флоту протягом останніх п'яти років у 2017 році було відзначено невелике його підвищення. Протягом 2018 року валова місткість суден світового флоту збільшилася на 42 млн бруто-регістрових тон, що відповідає темпам зростання 3,3%. Темпи зростання морських перевезень випереджали темпи зростання провізної здатності світового флоту, що сприяло поліпшенню кон'юнктури на ринку, підвищенню фрахтових ставок і показників прибутковості.

Основними перевагами доставки товару морським транспортним засобом є [13]:

















- більш низька собівартість в порівнянні з іншими видами транспорту. Будівництво великотоннажних суден дає «ефект масштабу»: чим більше вантажопідйомність судна, тим дешевше доставка одиниці товару;
- висока вантажопідйомність. Жоден вид наземного або повітряного транспорту не в змозі за один раз перевезти стільки вантажів, як морське судно;
- практична відсутність обмежень на габарити вантажів і пропускну здатність морського транспорту. Навіть якщо параметри портів (наприклад, глибина) не дозволяють великотоннажному судну підійти до берега, використовуються сучасні технології перевантаження товарів у відкритому морі або на рейді;
- уніфіковані стандарти. Сучасні судна будуються за єдиними нормативами, що істотно прискорює процеси навантаження і розвантаження;
- використання контейнерів для морських перевезень захищає вантаж не тільки від злочинних посягань та випадкових пошкоджень, але і від несприятливих впливів природи;
- єдине правове поле. Морські транспортні перевезення регулюються єдиними міжнародними документами – Брюссельською і Афінською конвенціями;
- екологічність. Морський вид транспорту є одним з екологічних видів транспорту, так як вуглеводневі викиди на транспорті становили всього 3% від загального обсягу викидів (наприклад: легковий автотранспорт 6%, вантажний транспорт – автомобільний і залізничний 4%).

Рейтинг країн світу за кількістю суден морського торговельного флоту виглядає наступним чином (табл. 1).

Україна займає 43 позицію серед 156 країн світу з наявністю 134 суден морського флоту.

Рейтинг країн світу за довжиною водних шляхів наведений у таблиці 2.

Таблиця 1. Рейтинг країн за кількістю суден морського торговельного флоту

Позиція	Країна	Кількість суден
1	 Панама	6413
2	 КНР	4052
3	 Ліберія	2771
4	 Мальта	1650
5	 Гонконг	1644
6	 Сінгапур	1599
7	 Маршаллові Острови	1593
8	 Індонезія	1340
9	 Антигуа і Барбуда	1257
10	 Багамські Острови	1160
11	 Росія	1143
12	 Південна Корея	1116
13	 Греція	860
14	 Кіпр	838
15	 Нідерланди	744
16	 Японія	684
17	 Італія	681
18	 Данія	666
19	 Туреччина	629
20	 Норвегія	585

Джерело: Список країн за кількістю суден морського торговельного флоту.

URL: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:wHeT1qLsfVAJ>

Таблиця 2. Рейтинг країн світу за довжиною водних шляхів

Місце у рейтингу	Країна	Довжина водних шляхів, км
–	Увесь світ	671,886
1	 Китай	126,300
2	 Росія	102,000
–	 Євросоюз	52,332
3	 Бразилія	50,000
4	 США	41,009
5	 Індонезія	21,579
6	 Колумбія	18,000
7	 В'єтнам	17,702
8	 Конго	15,000
9	 Індія	14,500
10	 Бірма	12,800
11	 Аргентина	11,000
12	 Папуа-Нова Гвінея	11,000
13	 Болівія	10,000
14	 Перу	8,808
15	 Нігерія	8,600
16	 Франція	8,501
17	 Бангладеш	8,370
18	 Фінляндія	7,842
19	 Німеччина	7,467
20	 Венесуела	7,200

Джерело: Список країн за довжиною водних шляхів.

URL: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:qFSKmRoWWfcJ>

Україна у цьому списку займає 42-у позицію. Довжина водних шляхів України становить 2175 км.

Проведений ЮНКТАД аналіз вказує на продовження зростання світових морських перевезень, який буде залежати від подальшого поліпшення стану світової економіки.

З урахуванням прогнозованого зростання світового валового внутрішнього продукту (ВВП) ЮНКТАД передбачає, що у 2018-2023 роках сукупні середньорічні темпи зростання світових морських перевезень складуть, за прогнозами 3,8%.

Очікується збільшення обсягу перевезень у всіх секторах при найбільш швидких темпах зростання перевезень контейнерних і сухих масових вантажів. У перевезеннях наливних вантажів також очікується зростання, хоча і трохи повільніше, ніж в інших сегментах ринку, що відповідає попередній тенденції.

Важливим напрямом підвищення конкурентоспроможності морського транспорту є рівень його контейнеризації. Як вказано у звіті ОЕСР [14], переважна більшість (80%) інфраструктури українських портів зношена, 11% причалів не здатні функціонувати. Україна має достатньо обмежену кількість глибоководних об'єктів портової інфраструктури та обмежені глибини фарватеру. Розвиток експорту зерна стає обтяжливим для обмеженої спроможності портів, що доводить необхідність будівництва нових елеваторів та пристосування складської спроможності. Нестача мультимодальної логістичної інфраструктури та недостатній розвиток обробки контейнерів збільшує вартість контейнерних перевезень.

На ринку контейнерних морських перевезень світу функціонують 3 найбільші альянси [15]:

- *Альянс 2М*. Це найбільший альянс, який утворився в 2016 році лідерами ринку: датською *Maersk Line* та швейцарською *MSC*. На частку цих компаній припадає 29,5% світового контейнерного флоту, сумарна контейнеромісткість їх флоту перевищує 6 млн TEU. *Альянс 2М* здійснює морські контейнерні перевезення на 6 лініях у напрямку Азія - Північна Європа, 4 сервіси - на трейді, який пов'язує Азію і Середземне море. Ще по 5 сервісів доводиться на трейди, які пов'язують Азію із Західним і Східним узбережжям Америки. Компанія здійснює морські контейнерні перевезення через 75 портів світу;

- *Ocean Alliance*. У цей консорціум об'єдналися судноплавні компанії *China Cosco Shipping, Evergreen Line, CMA CGM і OOCL*. *Ocean Alliance* - це 26% світового контейнерного флоту, контейнеромісткість суден альянсу становить 5,5 млн TEU. Альянс домінує на транстихоокеанському трейді - морські контейнерні перевезення на цьому напрямку становлять 41,43% від всього контейнерообігу. У напрямку Азія-Європа консорціум перевозить практично кожен третій контейнер - частка *Ocean Alliance* становить 34,86%;

- *THE Alliance*. Морські контейнерні перевезення від *THE Alliance* - це 16% всього світового контейнерообігу. На частку *THE Alliance* доводиться 28,68% контейнерних перевезень вантажів на трейді Азія-Америка, і 23,41% - на трейді Азія - Європа.

Хоча перспективи розвитку морських перевезень представляються позитивними, доцільно виявляти обережність у цих оцінках з урахуванням невизначеності щодо стійкості економічного зростання і пов'язаних з ними наслідками для сектора морських перевезень. Така невизначеність значною мірою обумовлена поєднанням геополітичних і економічних ризиків, що пов'язано з торговельною політикою та структурними зрушеннями, такими як перебалансування економіки Китаю, уповільнення зростання глобальних виробничо-збутових ланцюгів і змін у світовому енергетичному балансі.

Цьому сприяє також поява нових тенденцій, зокрема поширення цифрових технологій, які можуть змінити вигляд світового судноплавства і потоки та схеми морських перевезень. Як і раніше неясно, яким чином ці фактори будуть розвиватися і в якій мірі вони будуть підтримувати або стримувати процес пожвавлення росту морських перевезень. Очевидно, що вони потребують подальшого моніторингу та оцінки.

До стратегічних заходів формування конкурентоспроможної національної морської інфраструктури належать:

- створення інноваційної та технологічної бази портової діяльності, також запровадження організаційних та технологічних інновацій в морську інфраструктуру України;
- поліпшення наукової та технологічної бази систем пошуковорятувального забезпечення та безпеки морекористування та палаталізація наслідків від морських стихійних лих тощо;
- створення спеціальної інфраструктури морекористування (логістика, гідрографія та океанографія, гідрометеорологія, геодезія, морська картографія, навігація тощо);
- підвищення рівня кадрового потенціалу морської інфраструктури, зокрема збільшення престижу морських професій, реалізація системи заходів, цілеспрямованих на забезпечення рівноваги між попитом та пропозицією відносно спеціалістів морських професій на ринку праці;
- піднесення туристично-рекреаційного комплексу (круїзний, екологічний, культурно-пізнавальний, паломницький, науковий та науково-експедиційний, екстремальний, проведення конференцій та семінарів, спортивний, лікувальний і загальнооздоровчий туризм);
- забезпечення екологічної безпеки приморських територій та акваторій, беручи до уваги ліквідацію накопиченого збитку навколишньому середовищу [16];
- відродження національного судноплавства за допомогою створення міжнародного реєстру суден з метою залучення під Державний прапор України суден (вітчизняних та іноземних судовласників);
- поліпшення управління морською інфраструктурою шляхом координації міністерств, які втілюють морську діяльність та місцевих органів виконавчої влади;
- посилення міжрегіональної кооперації між місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування у сфері сприяння розвитку транспорту та стимулювання розвитку транспортної інфраструктури;

- підвищення конкурентоспроможності морських торговельних портів за допомогою створення регіональних логістичних центрів у ключових морських транспортних вузлах з метою оптимізації процесів проходження вантажів та створення регіональних портів кластерів, які поєднують підприємства різних видів діяльності, пов'язаної з перевалкою та обробкою вантажів, із різними сервісними послугами стосовно вантажів, суден та портів;
- покращення митно-тарифної політики з метою залучення транзитних вантажів та збільшення внутрішнього сполучення (зменшення тарифів на перевезення залізничним транспортом, спрощення процедури митного оформлення тарифних вантажів);
- покращення організації охорони та супроводу товарів, які транспортуються транзитом через митну територію України, розробка та введення економічно обґрунтованих тарифів;
- розроблення та здійснення заходів стосовно інкорпорації України до міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод у галузі морської інфраструктури та вступу до міжнародних транспортних організацій з формулюванням пріоритетів, пов'язаних з інтеграцією морської інфраструктури України до транспортних систем ЄС та подальшим розвитком транзитних перевезень;
- удосконалення транспортної інфраструктури приморських регіонів (приведення існуючих транспортних шляхів держави у відповідність з міжнародними стандартами);
- створення ефективної інфраструктури управління суднобудівною та судноремонтною індустрією через створення регіонального кластеру на базі Миколаївської області, що дасть змогу поглибити капіталізацію та підвищити конкурентоспроможність галузі.

Висновки. Підсумовуючи вищенаведене, можна відмітити, що Україна має значний потенціал розвитку перевезень вантажів та пасажирів річковим та морським транспортом. Серед колишніх країн СНД вона займає третю позицію у рейтингах після Росії та Білорусі. Проте для підвищення рейтингу та конкурентоспроможності нашої країни на міжнародному ринку надання послуг водним транспортом необхідно здійснити низку заходів стосовно підвищення безпеки, впровадження інноваційних технологій, удосконалення тарифної політики, реформування управління.

Список використаної літератури

1. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013>.
2. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009>.
3. Pires da Cruz M. R., Matos Ferreira J. J and Azevedo S. (2013). Key factors of seaport competitiveness based on the stakeholder perspective: An Analytic Hierarchy Process (AHP) model Maritime. Economics & Logistics, 15. 416–443. doi:10.1057/mel.2013.14.
4. Acosta, M., Coronado, D. and Cerban, M. (2007). Port competitiveness in container traffic from an internal point of view: The experience of the Port of Algeciras Bay. Maritime Policy and Management, 34(5). 501–520.
5. Castillo-Manzano, J., Castro-Nunes, M., Laxe, F., López-Valpuesta, L. and Arevalo-Quijada, M. (2009). Low-cost port competitiveness index Implementation in the Spanish port system. Marine Policy, 33(4). 591–598.
6. Haezendonck E., Pison G., Rousseeuw P., Struyf A. & Verbeke A. (2000). Competitive advantage of seaports. International Journal of maritime economics, Volume II, No 2, 69–82.
7. Fleming, D. and Baird, A. (1999). Some reflections on port competition in the United States and Western Europe. Maritime Policy and Management, 26(4). 383–394.
8. Guy, E. and Urli, B. (2006). Port selection and multicriteria analysis: An application to the Montreal-New York alternative. Maritime Economics and logistics, 8(2). 169–186.
9. Бойко С. Ю. Формування організаційно-економічного механізму функціонування та розвитку вантажних портів. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe.
10. Шибаев А. Г., Куприенко С. В. Состав и особенности системы показателей и параметров оценки конкурентоспособности порта в транспортной сети. Методы та засоби управління розвитком транспортних систем: 36. наук. праць. Випуск 7. Одеса: ОНМУ, 2004. С. 235-244.
11. Сеногонов И. Е. Обзор производственной деятельности портов Украины. Методы оценки конкурентоспособности портов на современном этапе. URL: http://www.rusnauka.com/SND/Tecnic/4_senogonovkdnepr.doc.htm
12. Обзор морского транспорта 2018 год. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_ru.pdf
13. Конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції. URL: http://www.dnu.dp.ua/docs/ndc/konkyrs_stud/ES/3_3.pdf.
14. Підтримання темпу процесу децентралізації в Україні. URL: <https://read.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/9789264301481-uk#page3>.
15. Морские контейнерные перевозки: кто владеет рынком. URL: <https://www.cargo-ukraine.com/morskie-kontejnerye-perevozki-kto-vladeet-rynkom>.
16. Волосяк М. В. Потенціал морегосподарського комплексу – резерв економічного розвитку України. Збірник наукових праць НУК. Миколаїв: НУК, 2014. № 1 (451). С. 17-23.

References

1. Pro zatverdzhennia Stratehii rozvytku morskyykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku [Continuation of the strategy of development of marine portraits of Ukraine for the period until 2038]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013>.

2. Pro zatverdzhennia Morskoi doktryny Ukrainy na period do 2035 roku [On approval of the Maritime Doctrine of Ukraine for the period up to 2035]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009>.
3. Pires da Cruz M. R., Matos Ferreira J. J and Azevedo S. (2013). Key factors of seaport competitiveness based on the stakeholder perspective: An Analytic Hierarchy Process (AHP) model Maritime. Economics & Logistics, 15. 416–443. doi:10.1057/mel.2013.14.
4. Acosta, M., Coronado, D. and Cerban, M. (2007). Port competitiveness in container traf fi c from an internal point of view: The experience of the Port of Algeciras Bay. Maritime Policy and Management, 34(5). 501–520.
5. Castillo-Manzano, J., Castro-Nunes, M., Laxe, F., Lópes-Valpuesta, L. and Arevalo-Quijada, M. (2009). Low-cost port competitiveness index Implementation in the Spanish port system. Marine Policy, 33(4). 591–598.
6. Haezendonck E., Pison G., Rousseeuw P., Struyf A. & Verbeke A. (2000). Competitive advantage of seaports. International Journal of maritime economics, Volume II, No 2, 69–82.
7. Fleming, D. and Baird, A. (1999). Some reflections on port competition in the United States and Western Europe. Maritime Policy and Management, 26(4). 383–394.
8. Guy, E. and Uri, B. (2006). Port selection and multicriteria analysis: An application to the Montreal-New York alternative. Maritime Economics and logistics, 8(2). 169–186.
9. Boiko S. Iu. (2008). Formuvannia orhanizatsiino-ekonomichnoho mekhanizmu funktsionuvannia ta rozvytku vantazhnykh portiv [Formation of organizational and economic mechanism of functioning and development of cargo ports]. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe.
10. Shibaev, A. G. & Kuprienko, S. V. (2004). Sostav i osobennosti sistemy pokazateley i parametrov otsenki konkurentosposobnosti porta v transportnoy seti [Composition and features of the system of indicators and parameters for assessing the competitiveness of the port in the transport network]. Metody ta zasoby upravlinnia rozvytkom transportnykh system: Zb. nauk. prats, 7. 235–244.
11. Senogonov, I. E. Obzor proizvodstvennoy deyatel'nosti port ov Ukrainy. Metody otsenki konkurentosposobnosti portov na sovremennom etape [Overview of the production activities of the ports of Ukraine. Methods for assessing the competitiveness of ports at the present stage]. URL: http://www.rusnauka.com/SND/Tecnic/4_senogonovkdnepr.doc.htm
12. Obzor morskogo transporta 2018 god [Review of maritime transport 2018]. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_ru.pdf.
13. Konkurentospromozhnist morskoi transportnoi infrastruktury Ukrainy v umovakh yevrointegratsii [Competitiveness of Ukraine's maritime transport infrastructure in the context of European integration]. URL: http://www.dnu.dp.ua/docs/ndc/konkyrs_stud/ES/3_3.pdf.
14. Pidtrymannia tempu protsesu detsentralizatsii v Ukraini [Maintaining the pace of the decentralization process in Ukraine]. URL: <https://read.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/9789264301481-uk#page3>
15. Morskie konteynerynie perevozki: kto vladeet rynkom [Container shipping: who owns the market]. URL: <https://www.cargo-ukraine.com/morskie-kontejnerynie-perevozki-kto-vladeet-ryнком/>.
16. Volosiuk, M. V. (2014). Potentsial morehospodarskoho kompleksu – rezerv ekonomichnoho rozvytku Ukrainy [The potential of the maritime economic complex is the reserve of economic development of Ukraine]. Zbirnyk naukovykh prats NUK, 1 (451). 17–23.

Дані про автора:

Кудрицька Наталія Василівна, кандидат економічних наук, старший науковий співробітник відділу розвитку виробничої інфраструктури, Інститут економіки та прогнозування НАН України, вул. Панаса Мирного, 26, м. Київ, 01011, Україна, e-mail: natalyust@ukr.net

Данные об авторе:

Кудрицкая Наталья Васильевна, кандидат экономических наук, старший научный сотрудник отдела развития производственной инфраструктуры, Институт экономики и прогнозирования НАН Украины, ул. Панаса Мирного, 26, г. Киев, 01011, Украина, e-mail: natalyust@ukr.net

Data about the author:

Kudrytska Natalia, PhD, Senior Researcher, senior fellow for development of industrial infrastructure, Institute for Economics and Forecasting of NAS of Ukraine, st. Panasa Myrnoho, 26, Kyiv, 01011, Ukraine, e-mail: natalyust@ukr.net

Подано до редакції 13.03.2020
Прийнято до друку 30.03.2020