

УДК 338.47

БІЛОПОЛЬСЬКИЙ МИКОЛА,*доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри обліку та аудиту ДВНЗ "Приазовський державний технічний університет", м. Маріуполь***МАЛЬЦЕВ МАКСИМ,***аспірант кафедри маркетингу та бізнес-адміністрування ДВНЗ "Приазовський державний технічний університет", м. Маріуполь***УЗУН МИХАЙЛО,***аспірант кафедри маркетингу та бізнес-адміністрування ДВНЗ "Приазовський державний технічний університет", м. Маріуполь*

СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

У статті досліджено світові тенденції розвитку морських портів за останні роки. Визначено напрямки розвитку, які демонструють взаємодію морського транспорту і світової економіки. Виділено чинники макросередовища, які суттєво впливають на діяльність підприємств морської галузі України. По кожній групі висвітлена проблема та рекомендовані напрями дій. На думку авторів, утілення в життя запропонованих заходів сприятиме підвищенню конкурентоспроможності українських портів на світовому ринку за рахунок збільшення обсягів перевалки вантажів, залучення нових вантажопотоків, розширення асортименту робіт та послуг.

Ключові слова: морські порти; чинники макросередовища; концепція стратегічного розвитку; конкурентоспроможність.

Постановка проблеми. Сучасний рівень розвитку міжнародного ринку характеризується посиленням глобалізації та інформатизації торговельних та ділових зв'язків між країнами. У цих умовах важливого значення набуває інтеграція транспортної системи України до світової транспортної мережі, а також підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг українських операторів перевезень.

Сьогодні морські торговельні порти функціонують в умовах гострої конкурентної боротьби за вантажну базу як на міжнародному ринку, так і на внутрішньому ринку країни. На перший план виходить якість послуг, що надаються портом. У той же час забезпечення ефективної роботи порту як господарюючого суб'єкта вимагає постійного зниження собівартості перевантажувального процесу. Одночасне рішення цих двох найбільш актуальних завдань успішного функціонування підприємства в конкурентних умовах - забезпечення поліпшення якості перевантаження вантажів і зниження собівартості перевантажувального процесу - можливе лише при інноваційній орієнтації стратегії розвитку підприємства, яка полягає в систематичному використанні досягнень науково-технічного прогресу. Упровадження системи стратегічного управління інноваційними процесами на підприємстві дає можливість забезпечити конкурентоспроможність продукції та послуг на підставі інноваційності.

Аналіз досліджень та публікацій. Проблемам становлення та розвитку морських портів України присвячено багато наукових праць, як вітчизняних учених, так і практиків зазначеної сфери діяльності. Вивчення морських торговельних портів України та дослідження проблем і перспектив їхнього розвитку відображено в наукових роботах М. І. Котлубая, Ю. В. Макогона та ін. [1; 2]. Стратегічні питання розвитку морських торговельних

портів розглядалися в роботах В. В. Винникова, О. М. Кібік, М. В. Мірошко, М. Т. Примачова, О. М. Степанова [3; 5-7]. Ці автори торкаються ключових питань та пропонують вирішення гострих проблем морського сектора національної економіки. Однак з метою підвищення конкурентоспроможності українських портів на світовому ринку виникає необхідність у подальших наукових дослідженнях, особливо - у проведенні аналізу сучасного стану розвитку морських торговельних портів світу та виокремлення чинників впливу на їхній розвиток.

Мета статті - дослідити тенденції розвитку морських портів у світі, визначити напрямки розвитку, які демонструють взаємодію морського транспорту і світової економіки та надати рекомендації щодо заходів, спрямованих на стратегічний розвиток морських портів.

Виклад основного матеріалу. Світова економіка знаходиться в стадії повільної стабілізації на тлі нерівномірних темпів зростання в розвинених країнах й уповільнення темпів зростання в країнах, що розвиваються, і країнах із перехідною економікою. У 2014 році світовий валовий внутрішній продукт (ВВП) збільшився незначно - на 2,5 %, у порівнянні з 2,4 % в 2013 році. У той же час обсяг світової торгівлі товарами збільшився на 2,3 %, у порівнянні з 2,6 % у 2013 році, що нижче докризового рівня. Попередні оцінки свідчать про те, що глобальні морські перевезення збільшилися на 3,4 % у 2014 році, тобто з тими самими темпами, що й у 2013 році. Приріст обсягів перевезень збільшився на 300 млн т і склав до 9,84 млрд тонн [8]. Зростання світового ВВП, зовнішньої торгівлі товарами й морських перевезень очікується помірними темпами в наступні декілька років. Прогноз залишається невизначеним через велику кількість ризиків погіршення ситуації, зокрема: продовження помірному зростання світового попиту й торгівлі товарами; низький темп зростання еко-

номіки Європи; невизначені перспективи для прямих споживачів нафти і її виробників; геополітичну напруженість; а також потенційне уповільнення темпів зростання економіки у великих країнах, що розвиваються.

Основними споживачами послуг морських портів є судноплавні компанії. Греція, як і раніше, є країною з найбільшим торговельним флотом, далі йдуть Японія, Китай, Німеччина і Сінгапур. Разом п'ять найбільших судновласницьких країн контролюють понад половину світового торговельного флоту. П'ять із 10 провідних

судновласницьких країн з Азії, чотири європейських й одна з американського континенту.

Відбувається процес концентрації перевезень контейнерних вантажів (рис. 1) [8]. Тоді як оборот контейнерних вантажів зріс утричі в період з 2004 до 2015 року, середня кількість компаній, які надають послуги доставки контейнерних вантажів від / до порту скоротилася на 29 %. Основною причиною цього є збільшення кораблів, що спрямовано на досягнення економії за рахунок ефекту масштабу.

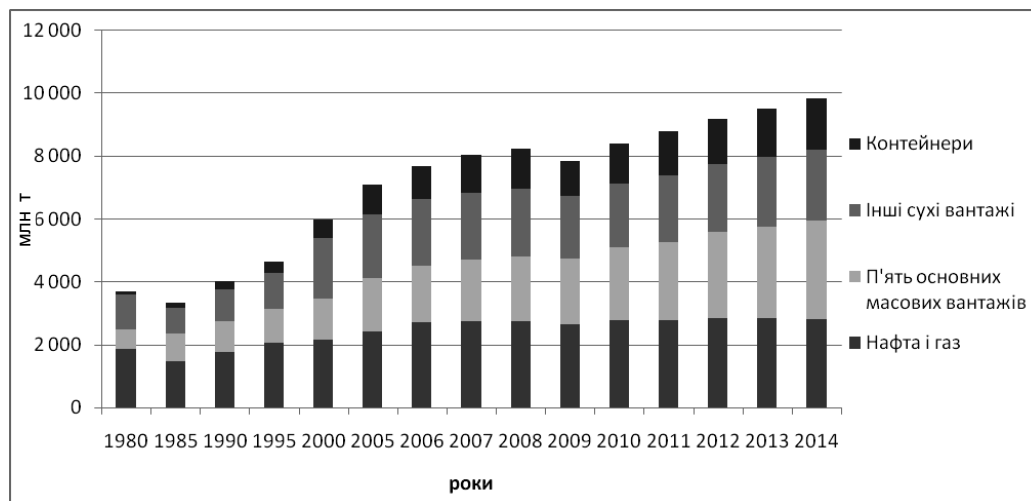


Рис. 1. Динаміка міжнародних морських перевезень.

На ринку обробки контейнерних вантажів у портах частка країн з економікою, що розвивається, збільшилася до 71,9 %. Простежується тенденція поступового зростання частки країн, що розвиваються, на світовому ринку обробки контейнерних вантажів. Збільшення частки країн, що розвиваються, на світовому ринку обробки контейнерних вантажів відображає збільшення торгівлі в Південній півкулі. Продуктивність портів і терміналів має важливе значення, оскільки вона впливає на конкурентоспроможність торгівлі країни. Для формування стратегії розвитку насамперед необхідно визначитися щодо чинників, які впливають на продуктивність портів і терміналів. Основними чинниками внутрішнього середовища є трудові відносини, кількість і тип навантажувально-розвантажувального обладнання, морський і наземний доступ у порт. Із чинників зовнішнього середовища виокремлюють ефективність роботи митних служб, а також потенційні переваги операторам міжнародних терміналів [1; 4].

Економічні, екологічні та соціальні проблеми, що стоять перед портами, включають зростання й концентрацію обсягів перевезень, збільшення розмірів суден; вартість перевалки в портах і розміри внутрішньопортової інфраструктури; зміни ринку в результаті зростання альянсів між судноплавними лініями; національні бюджетні особливості, що обмежують можливості державного фінансування транспортної інфраструктури; мінливість цін на енергоносії та перехід на альтернативні види палива; вступ в силу більших обмежень по сірці; збільшення соціального та екологічного тиску; потенційні зміни пріоритетів у судноплавних компаніях.

Аналіз діяльності морських портів надав можливості виокремити загальні тенденції в галузі морської торгівлі. Попит на морські транспортні послуги та обсяги морської торгівлі продовжують формуватися під впливом глобального економічного зростання й необхідності торгівлі товарами. Аналіз структури міжнародної морської

торгівлі (рис. 2) довів, що частка суховантажних товарів збільшилася, за оцінками, більш ніж до двох третин від загального обсягу. У той час як частка торгівлі танкерами, у тому числі сировою нафтою, нафтопродуктами й газами, знизилася з майже 30,0 % у 2013 році до 28,7 % у 2014 році.

Поставки суховантажних товарів збільшилися на 5,0 %, тоді як танкерна торгівля скоротилася на 1,6 %. Поставки сухих насипних вантажів, у тому числі п'яти основних масових вантажів (залізна руда, вугілля, зерно, боксити/глинозем і фосфорити), а також другорядних масових вантажів (метали, мінерали і т. ін.), за оцінками, збільшилися на 5,0 %, досягнувши 4,55 млрд тонн. Хоча зростання торгівлі вугіллям у 2014 році значно сповільнилося до 2,8 % у порівнянні з більш ніж 12,0 % у 2012 році й 5,0 % у 2013 році, обсяг поставки сухих насипних вантажів, як і раніше, підтримується швидким збільшенням глобальних обсягів поставки залізної руди, що, у свою чергу, було обумовлено триваючим високим попитом у Китаї.

На частку "інших сухих вантажів" (збірний вантаж, насипні й контейнерні) припадало 35,2 % усіх сухих вантажів, і, за оцінками, вона збільшилася на 4,9 %, досягнувши 2,47 млрд тонн. Контейнерна торгівля, на частку якої припадало близько двох третин "інших сухих вантажів", за оцінками, збільшилася на 5,6 %, досягнувши 1,63 млрд тонн. У 2014 році обсяги танкерної торгівлі знижені в порівнянні з попереднім роком. Поставки сирової нафти скоротилися (-1,6 %), тоді як обсяги поставки нафтопродуктів і газів збільшилися (+1,7 % і +3,9 % відповідно), але більш повільними темпами, ніж у 2013 році.

Внесок у міжнародну морську торгівлю країн, що розвиваються, у частині відвантажених вантажів був оцінений у 60 %, а їх попит на імпорт, який вимірюється за обсягом товарів розвантажених, досяг 61 % за загальними цифрами. Однак, частки окремих країн варі-

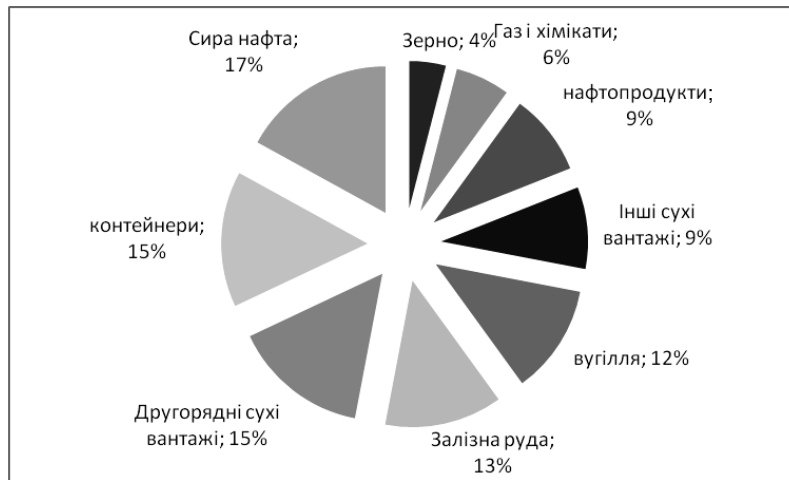


Рис. 2. Структура міжнародної морської торгівлі у 2014 р.
(складено авторами на основі даних [8]).

ють залежно від регіонів і типу вантажу, відображаючи серед інших факторів відмінності в економічних структурах країн, складі торгівлі, урбанізації та рівні розвитку, а також у рівні інтеграції в глобальні торговельні мережі та канали поставок.

За останнє десятиліття моделі торгівлі країн, що

розвиваються, поступово змінювалися. З 1970-х років розподіл між товарами відвантаженими й вивантаженими істотно змінився. З точки зору регіонального впливу, Азія продовжує домінувати як основний перевалочний майданчик у 2014 році, за нею йдуть Північна і Південна Америки, Європа, Океанія й Африка (рис. 3).

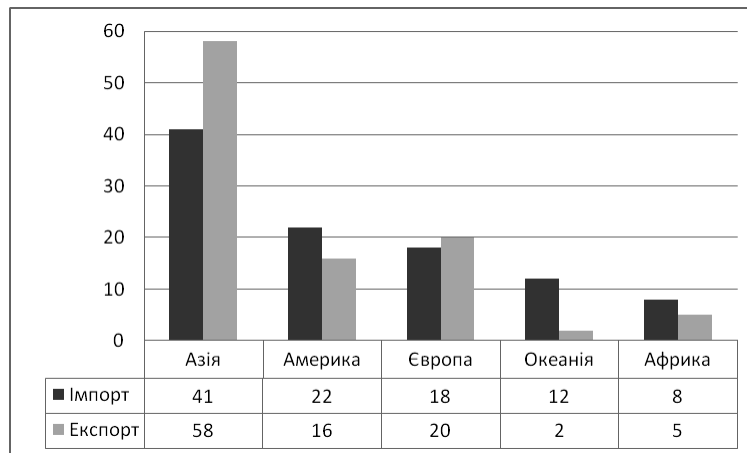


Рис. 3. Морські торговельні потоки по регіонах у 2014 р.
(складено авторами на основі даних [8]).

Вплив падіння рівня цін на нафту з червня 2014 року виходить за межі світових енергетичних ринків і також впливає на обсяги поставок і морську торгівлю, зокрема танкерну торгівлю. Непрямий вплив відчувається через зміни в галузях діяльності й галузях, які формують попит на морські транспортні послуги. До них відносяться зміни у витратах виробництва, економічне зростання, доходи й купівельна спроможність нафтових виробників/експортерів і споживачів/імпортерів, умови торгівлі, а також інвестиції в альтернативні види палива та економічні технології. Тим часом прямий вплив на транспортування й морську торгівлю справляють паливо й транспортні витрати. Більш низькі витрати на паливо дозволяють скоротити витрати судових операторів і ставки, що виплачуються вантажовідправником. Це, у свою чергу, може стимулювати попит на морські транспортні послуги та збільшення морських вантажопотоків.

Дослідження провідних науковців у галузі стратегічного розвитку морських портів України [3, 5-7] дозволило обґрунтувати чинники макросередовища, які мають

суттєвий вплив на діяльність підприємств морської галузі та виокремити напрями розвитку по кожній групі (табл. 1).

Аналіз досвіду провідних світових компаній, досліджень науковців та фахівців із питань стратегічного управління морським сектором економіки [2-4, 6, 7] дозволив розробити рекомендації для вирішення означених проблем:

- удосконалення навігаційної служби України шляхом передання частини повноважень щодо забезпечення безпеки судноплавства з контролюючих державних органів на порт;
- закріплення за цими органами обов'язку підтримувати навігаційну обстановку й судноплавний режим, для чого проводити всі необхідні роботи за рахунок зібраних портових зборів;
- стимулювання інвесторів до капітальних інвестицій, спрямованих на поглиблення й розширення підхідних каналів, акваторій, будівництво причалів та інфраструктури залізниць;

Таблиця 1. - Чинники впливу макросередовища на діяльність морських портів*

Чинники	Проблема	Напрями дій
Правові	Права власності на територію портів. Державні порти поступово переходять під неформальний контроль певних національних фінансово-промислових груп	Розробка державної стратегії узгодженого розвитку портового господарства країни на середньострокову та довгострокову перспективу. Удосконалення правового режиму для створення й розвитку нових портових перевантажувальних комплексів усіх форм власності.
	Розробка правових принципів розвитку приватних морських терміналів	Правовий режим у портах має бути приведений у відповідність зі світовими стандартами, які передбачають спрощення формальностей, уникнення дублювання та надлишкових необґрунтованих вимог до учасників транспортного процесу.
	Відсталість морського законодавства України від сучасних морських держав	Розробка стратегічного плану розвитку для кожного господарюючого суб'єкта має врахувати як особливості конкретного порту, так і національну стратегію в галузі морського транспорту.
	Недосконалість митного та інших законодавств, пов'язаних із контролем вантажів і транспортних засобів	Удосконалення системи взаємодії портів і державних контролюючих органів щодо забезпечення транзиту вантажів відповідно до заявлених планів операторів вантажних терміналів.
Технологічні	Повільний процес удосконалення транспортних технологій щодо виробничих, торговельних, складських і митних об'єктів порту	Розробка типових технологічних схем, які виключають проведення оглядів, експертиз та інших поглиблених видів контролю вантажів. Аналіз фактичної пропускну здатності портів, визначення пріоритетних проектів їх розвитку.
	Низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями	Створення єдиного інформаційного порталу. Упровадження логістичних технологій, у яких порти виступають як елементи логістичних систем і ланцюгів постачання. Портові технології слід проектувати й удосконалювати, виходячи із системних принципів.
	Невідповідність євростандартам технології проходження контейнерних вантажів через кордон в Україну та процедури їх оформлення	Формування системи перепусток суден через кордон за європейськими стандартами. Упровадження системи відповідальності за зрив плану перевезень.
	Брак портових територій для складування вантажів, особливо контейнерів	Регламентация прав та обов'язків порту у відносинах із зовнішнім середовищем щодо порядку утримання, експлуатації, оновлення та будівництва нових об'єктів. Удосконалення технології обробки контейнерів з урахуванням досвіду впровадження нової перевантажувальної техніки, переорієнтування існуючих перевантажувальних комплексів на перевантаження контейнерів.
Економічні	Відсутність збалансованої економічної політики на морському транспорті	Портові збори, тарифи і ставки на послуги портів повинні бути обґрунтованими й носити ринковий характер. Встановлення нижніх меж акордних портових ставок на рівні міністерства й надання портам права самостійно встановлювати прийнятні для себе ставки вище встановлених меж. Забезпечення державного контролю в питаннях встановлення, стягнення й використання портових зборів.
	Недосконалість методики розрахунку портових зборів	
	Недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, які стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту	Розвиток таких форм залучення інвестицій, як концесії, будівництво та експлуатація об'єктів портової інфраструктури приватними інвесторами з наступним передаванням їх у державну власність.
	Недосконалість політики формування тарифів на залізничні перевезення і вантажно-розвантажувальні роботи в портах	Оптимізація залізничних тарифів з урахуванням інтересів портів. Зокрема, необхідний перегляд чинних залізничних тарифів на перевезення експортних чорних металів з метою усунення диспропорцій, які призводять до необґрунтованої переорієнтації вантажопотоків із портів, де вантажні тарифи найбільші.

*(складено авторами).

- передання акваторій портів у ведення органів місцевого самоврядування;
 - повна відмова від державного регулювання тарифної політики в області перевалки, перевезення та зберігання транзитних вантажів;
 - удосконалення політики ціноутворення шляхом зміни політики тарифікації за рахунок встановлення "граничних" тарифів (максимальних або мінімальних) із забезпеченням можливості конкуренції між терміналами;

- самостійне прийняття рішень про розвиток і ведення господарської діяльності;
 - створення єдиного інформаційного порталу;
 - формування системи перепусток суден через кордон за європейськими стандартами;
 - удосконалення системи взаємодії портів і державних контролюючих органів щодо забезпечення транзиту вантажів відповідно до заявлених планів операторів вантажних терміналів;

- упровадження системи відповідальності за зрив плану перевезень;

- максимальне спрощення митного тарифу - встановлення відкритих адвалорних або вагових тарифів із прямим доступом до них;

- виконання контролюючими органами своїх обов'язків у рамках інструкцій.

Чітка регламентація прав та обов'язків порту у взаємовідносинах, які виникають при здійсненні ним своїх функцій, поліпшить соціально-економічну ситуацію в країні в частині, яка залежить від узгодженості роботи кожного виду транспорту й транспортної системи України в цілому; забезпечить визнання статусу акваторії і території портів, розмежує функції портів щодо господарської діяльності, державного контролю та нагляду за забезпеченням безпеки мореплавства; регламентує в ринкових умовах порядок утримання, експлуатації, оновлення та будівництва нових об'єктів, які, відповідно до чинного законодавства, є об'єктами стратегічного значення.

Урахування запропонованих заходів при розробці програм стратегічного розвитку як у цілому портової галузі, так і її окремих суб'єктів господарювання сприятиме:

- скороченню бюрократичних процедур; використанню портових зборів на прозорі й зрозумілі для морського транспорту цілі;

- зацікавленості та відповідальності контролюючих органів у кінцевому результаті;

- залученню приватного капіталу до облаштування транспортної інфраструктури;

- зростанню пропускної спроможності портів унаслідок інвестиційного розвитку та залучення новітніх технологій;

- зростанню конкурентоспроможності внаслідок скасування державного регулювання тарифів;

- зниженню витрат судовласників на заходи в українські порти, наслідком чого має бути підвищення конкурентоспроможності українських товарів на зовнішніх ринках;

- зростанню обсягів перевалки транзитних вантажів.

Висновки та перспективи подальших досліджень

Більшість проблем розвитку та функціонування морських портів України мають системний, взаємозалежний характер та потребують урегулювання на загаль-

нодержавному рівні шляхом створення відповідної нормативно-правової бази та формування концептуальних основ щодо поєднання державного регулювання та ринкового саморегулювання розвитку морських портів. Концепція розвитку морських портів України має бути орієнтованою на вдосконалення матеріально-технічної бази, що сприятиме створенню сучасної портової інфраструктури та нарощуванню пропускної здатності. Основний напрям інвестиційно-інноваційної діяльності - нарощування потужності та підвищення якості робіт і послуг порту. Усе це приведе до підвищення конкурентоспроможності українських портів на світовому ринку за рахунок збільшення обсягів перевалки вантажів; залучення нових вантажопотоків; розширення асортименту робіт та послуг.

ЛІТЕРАТУРА

1. Котлубай В. А. Развитие потенциала судоходных компаний Украины / В. А. Котлубай, О. В. Воркунова, Ю. В. Хайминова // Развитие методов управления та господарювання на транспорті : зб. наук. праць. - Одеса : ОНМУ, 2010. - Вип. 31. - С. 154-165.

2. Макогон Ю. В. Украина - держава морская : [монография] / Ю. В. Макогон, А. Ф. Лысый, Г. Г. Гаркуша, А. В. Грузан ; [под. ред. Ю. В. Макогона]. - Донецк : Изд-во "Ноулидж" (Донецкое отд.), 2010. - 391 с.

3. Мірошко В. М. Концептуальні основи формування стратегії розвитку морського торговельного порту / В. М. Мірошко // Регіональна економіка. - 2007. - № 2. - С. 229-235.

4. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://mtu.gov.ua>.

5. Степанов О. Н. Стратегическое управление развитием морского порта : [монография] / О. Н. Степанов. - Одесса : Астропринт, 2005. - 328 с.

6. Стратегия позиционирования национального морского транспорта в глобальном транспортном рынке / [Миусов М. В., Примачев Н. Т., Винников В. В., Винников С. В., Примачева Н. Н.] ; [под общ. ред. Н. Т. Примачева]. - Одесса : Автограф, 2006. - 234 с.

7. Kibik O. The strategy of development of the enterprise of port activity / O. Kibik, A. Kravchenko // Економічні інновації : зб. наук. пр. - Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2012. - Вип. 50. - С. 217-224.

8. Review of Maritime Transport 2015, Report by the UNCTAD secretariat [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://archive.unctad.org/templates/webflyer.asp>.

Белопольский Николай,

доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой учета и аудита ГВУЗ "Приазовский государственный технический университет", м. Мариуполь

Мальцев Максим,

аспирант кафедры маркетинга и бизнес-администрирования ГВУЗ "Приазовский государственный технический университет", м. Мариуполь

Узун Михаил,

аспирант кафедры маркетинга и бизнес-администрирования ГВУЗ "Приазовский государственный технический университет", м. Мариуполь

МИРОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ

В статье исследованы мировые тенденции развития морских портов за последние годы. Определены направления развития, которые демонстрируют взаимодействие морского транспорта и мировой экономики. Выделены факторы макросреды, существенно влияющие на деятельность предприятий морской отрасли Украины. По каждой группе освещена проблема и рекомендованы направления действий. По мнениям авторов, реализация предложенных мер будет способствовать повышению конкурентоспособности укра-

инских портов на мировом рынке за счет увеличения объемов перевалки грузов; привлечения новых грузо-потоков; расширения ассортимента работ и услуг.

Ключевые слова: морские порты; факторы макросреды; концепция стратегического развития; конкурентоспособность.

Belopolskiy Mykola,

Doctor of Economic Sciences, Professor, Head of the Department of Accounting and Audit of "Pryazovskyi State Technical University", Mariupol

Maltsev Maksym,

Graduate student of the Department of Marketing and Business Administration of "Pryazovskyi State Technical University", Mariupol

Uzun Mychajlo,

Graduate student of the Department of Marketing and Business Administration of "Pryazovskyi State Technical University", Mariupol

INVESTIGATION OF THE WORLD TRENDS OF THE DEVELOPMENT OF SEAPORTS

The world trends of the development of seaports in recent years are investigated in the article. During the last twenty years, the volume of world seaborne trade has doubled, especially in the sectors of dry cargo and container traffic. This is due to the increase in trade in the southern hemisphere and the continued strong demand for iron ore in China. In terms of regional influence, Asia continues to dominate as the primary transshipment site, then follow North and South America, Europe, Oceania and Africa. The fall in oil prices has affected the volume of supply and sea trade, in particular the tanker trade, its share fell to 28.7 percent in 2014. Meanwhile, lower fuel costs make it possible to reduce the costs of ship operators and the rates paid by the shipper. This in turn could stimulate demand for maritime transportation services and the increase in marine cargo flow. The research allowed to identify macro factors that have a significant effect on the activity of the enterprises of the maritime industry (economic, political, technological) and to recommend the development directions for each group. Most of Ukrainian sea ports problems are systemic and interrelated and require settlement at the national level through the creation of an appropriate regulatory framework and the formation of the conceptual foundations on combination of government regulation and market self-regulation of sea ports development. Capacity building and improving the quality of works and port services is the main direction of investment and innovation activity. All this will lead to an increase in the competitiveness of Ukrainian ports in the world market due to increased volumes of cargo handling, attraction of new cargo flows and expansion of the range of work and services.

Keywords: seaports; macro factors; strategic development concept; competitiveness.

REFERENCES

1. Kotlubay V. A., Vorkunova O. V., Khayminova Yu. V. (2010), The development potential of Ukraine, *Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti [Development of management and management on transport: Collected Works]*, Vol. 31, ONMU Press, Odessa, p. 154-165 (rus).
2. Makogon Yu. V., Lysyy A. F., Garkusha G. G., Gruzan A. V. (2010), Ukraine - the sea power, «Noulidzh» Publisher, Donetsk, 391 p. (rus).
3. Miroshko V. M. (2007), Conceptual bases of development strategy Commercial Sea Port, *Rehionalna ekonomika [Regional Economy]*, № 2, p. 229-235 (ukr).
4. *The official site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine*, available at: <http://mtu.gov.ua> (ukr).
5. Stepanov O. N. (2005), Strategic management of development of sea ports, Astroprint Publisher, Odessa, 328 p. (rus).
6. Miyusov M. V., Primachev N. T., Vinnikov V. V., Vinnikov S. V., Primacheva N. N. (2006), The strategy of positioning the national maritime transport in the global transport market, Avtograf Publisher, Odessa, 234 p. (rus).
7. Kibik O., Kravchenko A. (2012), The strategy of development of the enterprise of port activity, *[Ekonomichni innovatsii] Economic innovation: scientific research journal*, Vol. 50, Institute of Market Problems and Economic environmental research NAS Ukraine, Odessa, p. 217-224 (eng).
8. Review of Maritime Transport 2015, Report by the UNCTAD secretariat, available at: <http://archive.unctad.org/templates/webflyer.asp> (eng).

© Білопольський Микола, Мальцев Максим, Узун Михайло
Надійшла до редакції 28.03.2016