УДК 339.9

І.М. Колєснік, кандидат економічних наук, БФ ДП "Адміністрація морських портів України"

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ НА ЗАСАДАХ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Метою даної статті є визначення особливостей залучення інвестицій в українські морські порти через розвиток державно-приватного партнерства. Для досягнення поставленої мети необхідно провести оцінку існуючої законодавчої бази інвестиційної діяльності в сфері портового господарства, враховуючи, що порти в Україні є державними підприємствами. Результатом повинно стати формулювання основних напрямків можливої співпраці державного та приватного сектора, пропозиції щодо залучення інвестицій в портове господарство та аналіз діючого законодавства.

Досліджуються перспективи розвитку морських портів України за рахунок потенціалу державно-приватного партнерства, аналізується його стан та перспективи. Розглянуті актуальні питання управління розвитком і використанням виробничих потужностей портових комплексів в межах існуючих законодавчих змін з метою підвищення ефективності використання їх промислового потенціалу. Виділено пріоритетні напрямки інтеграції транспортного комплексу України в Європейську та світову транспортні системи. Визначено перспективи стратегічного розвитку транспортної системи за рахунок державно-приватного партнерства.

Ключові слова: морський торговельний порт, портове господарство, державно-приватне партнерство, інвестиції, інтеграція.

Рис.1, **Літ**.14

И.Н. Колесник

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ УКРАИНЫ НА ПРИНЦИПАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Целью данной статьи является определение особенностей привлечения инвестиций в украинские морские порты через развитие государственно-частного партнерства. Для достижения поставленной цели необходимо провести оценку существующей законодательной базы инвестиционной деятельности в сфере портового хозяйства, учитывая, что порты в Украине являются государственными предприятиями. Результатом должно стать формулирование основных направлений возможного сотрудничества государственного и частного сектора, предложения по привлечению инвестиций в портовое хозяйство и анализ действующего законодательства.

Исследуются перспективы развития морских портов Украины за счет потенциала государственно-частного партнерства, анализируется его состояние и перспективы. Рассмотрены актуальные вопросы управления развитием и использованием производственных мощностей портовых комплексов в рамках существующих законодательных изменений с целью повышения эффективности использования промышленного потенциала. Выделены приоритетные направления интеграции транспортного комплекса Украины в Европейскую и мировую транспортные системы. Определены перспективы стратегического развития транспортной системы за счет государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: морской торговый порт, портовое хозяйство, государственно-частное партнерство, инвестиции, интеграция.

Рис.1, **Лит**.14

I. Kolesnik

FEATURES OF SEA PORTS OF UKRAINE ON THE PRINCIPLES OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

The purpose of this article is to determine the characteristics of attracting investments in the Ukrainian seaports through the development of public-private partnership. For achievement goal, it is necessary to assess the existing legal framework of investment activity

in the field of port facilities, taking into account that the ports in Ukraine are state-owned enterprises. The result should be the formulation of a-main directions of possible cooperation between the public and private sector, pre-expansion in investment in port facilities and analysis of the legislation.

We study the prospects of development of seaports of Ukraine at the expense of potential public - private partnerships, analyzes its condition and prospects. The actual issues of development management and capacity utilization of port facilities within the existing legislative changes to higher efficiency of use of industrial capacity. Priority directions of the transport complex of Ukraine's integration into the European and world transport systems. The prospects of the strategic development of the transport system at the expense of the sovereign, public-private partnership.

Key words: seaport, port facilities, public-private partnership, investment and integration.

Постановка проблеми. Зростання обсягів міжнародної торгівлі, активізація процесів економічної інтеграції країн і регіонів, інтернаціоналізація сфери виробництва і розподілу товарів - все це призводить до глобалізації світової економіки. За цих умов створюється організаційна, технологічна, інформаційна, комерційна і правова база світової транспортної системи, у якій морські торговельні порти покликані відігравати активну роль. Незважаючи на радикальні зміни, що проявляються у світовій портовій системі протягом останніх десятирічь і які досліджені у сучасних публікаціях [1,2,3], основними в ній залишаються логістичні аспекти взаємодії суміжних підприємств-партнерів, вантажовласників, портових операторів та фрахтувальників.

На сьогодні немає чіткого формулювання процесу взаємодії підприємств у "транспортно-промислових системах", наявних методичних пропозицій щодо обґрунтування схеми вибору організаційно-правової форми портів, побудови транспортно-логістичних систем та дистрибутивних транспортно-складських центрів на їх основі. Це призводить до виникнення проблемної ситуації, розв'язання якої сприятиме інтеграції морських торговельних портів до світової транспортної системи. У вітчизняних реаліях проблема актуалізується по причині необхідності трансформації портової системи, яка сформувалася в умовах централізованої планової економіки і стикається зі значними труднощами під час переходу до ринково орієнтованої економіки.

Транспортний комплекс є важливою складовою в структурі економічної системи будь-якої морської держави, у тому числі й України, попри те, що в останні десятиліття країна значно втратила свої морські позиції. Скорочення флоту і значні втрати в судноремонтній і суднобудівельній індустрії перемістили акцент в море-господарському комплексі України на морські торговельні порти. Тому успішна стратегія розвитку портових потужностей України, робить істотний вплив не лише на розвиток морського транспорту, але позначається на завантаженні і часі доставки залізничного і автомобільного транспорту, тобто транспортній галузі в цілому, а також на обсягах ВВП країни, розвитку окремих галузей промисловості та сільського господарства. Необхідно відзначити, що в останні кілька десятиліть міжнародна торгівля стала основою економічного зростання для багатьох країн, що докорінно змінило характер діяльності портів. Для них відкриваються нові можливості, але вони пов'язані з великим ризиком, тому що порти стають частиною величезної конкурентної системи [4].

Аналіз останніх публікацій. Незважаючи на істотну роль, яку відіграють порти у зовнішньоторговому обороті та виробничій сфері держави, економічна наука не приділяє достатньої уваги дослідженню цієї специфічної сфери транспортної системи. Сьогодні, за окремим виключенням [5,6,7], важко знайти системні наукові дослідження організаційно-економічних засад менеджменту функціонування портів.

Проблеми функціонування морських портів відносяться до багатофакторних, неоднозначних і вимагають особливого підходу, особливо у кризовий період, оскільки визначають як інтереси держави так і інтереси стратегічних інвесторів у портові потужності.

Процес роздержавлення майна, формування на його основі нових економічних відносин дозволить провести демонополізацію економіки галузі й створити конкурентне середовище серед портових операторів.

На сьогодні питання про залучення інвестицій для розвитку портової інфраструктури стоїть досить гостро, оскільки у портів, значною мірою відсутня можливість самоінвестування.

Теоретичною основою дослідження стали наукові розробки вітчизняних учених щодо зовнішньоекономічних, макроекономічних, галузевих і інноваційних аспектів ефективного розвитку морських портових комплексів: В.В. Вінникова, В.І. Чекаловця, М.Т. Примачева, О.В. Меркт та інших. [2,4,6,7]

Проблеми розвитку портів є актуальними і обговорюються зарубіжними фахівцями, так як дані об'єкти є досить капіталомісткими з великими термінами окупності (в середньому 10-20 років) і невисоким рівнем рентабельності. У зв'язку з цим у багатьох країнах розглядаються проблеми реформації портової діяльності і морської галузі в цілому. [3, 9]

Метою дослідження є розгляд питань оптимізації діяльності українських портів через залучення державно-приватного партнерства (ДПП), що сприятиме можливості їхньої диверсифікації як основного елементу подальшого стійкого розвитку.

Неузгодженість функціонування окремих елементів системи морського транспорту і відсутність державної підтримки стали основними причинами низької ефективності морського транспортного комплексу. Тому розробка заходів, спрямованих на підвищення ефективності портового сектора морського транспорту на основі сучасних підходів державно-приватного партнерства (ДПП), відноситься до пріоритетів внутрішньої і зовнішньої політики України і є предметом цього дослідження.

Результати дослідження. Якщо зіставити пропускну здатність портів яка складає 259 млн.тон і нинішні обсяги вантажопереробки за 2015 рік - 144 млн.тон, маємо наявність недостатнього використання ресурсів морського портового господарства України. [10] Отже, потрібні нові інноваційні рішення, спрямовані на використання логістичних підходів і більш ефективне управління виробничими ресурсами портових комплексів, що практично неможливе за державної форми власності.

У зв'язку з упровадженням логістичного циклу виробник-порт-споживач в економіці приморських країн з ринковою економікою, де морський транспорт відіграє ключову роль у системі регіонального та міжнародного переміщення товарів, трансформується політика у галузі транспорту в бік державно-приватного партнерства (ДПП).

В Україні така діяльність має відповідну нормативно-правову основу, представлену Конституцією України, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р., Законом України «Про концесії» від 16.07.1999 р., який діє в редакції від 08.07.2011 р., який визначає поняття та правові засади регулювання відносин концесії державного та комунального майна з метою підвищення ефективності його використання і забезпечення потреб громадян України у товарах (роботах, послугах), Законом «Про державно-приватне партнерство» № 2404-VI від 01.07.2010, що покликаний врегулювати відносини в рамках співпраці між приватними суб’єктами та державою, спрямованої на реалізацію інвестиційних проектів, що передбачають

приватне інвестування в розвиток державного сектора економіки, Законом України «Про морські порти» від 17.05.2012 року № 4709-VI, яким реорганізовано біля 23 державних підприємств морського транспорту шляхом виділення стратегічних об'єктів портової інфраструктури, іншого майна, прав та обов'язків щодо них, відповідно до розподільними балансами, та утворено державне підприємство «Адміністрація морських портів України». Але цей процес відбувався без застосування загального системного алгоритму розділу, що спричинило неможливість надання рівних умов усім портовим операторам на даному етапі.

Згідно закону «Про державно-приватне партнерство», проекти ДПП повинні забезпечити вищу ефективність діяльності, ніж у разі її здійснення лише державним партнером, мати довготривалий характер (від 5 до 50 років), передбачати фінансування (або співфінансування) проекту з боку приватного партнера, розподіл відповідальності та ризиків між приватним і державним партнерами у процесі здійснення ДПП. В українському законодавстві закладено широкий підхід до розуміння ДПП, відсутній виключний перелік форм його реалізації: у рамках здійснення ДПП можуть укладатися договори про концесію, спільну діяльність, розподіл продукції та інші договори.

Ще у 2011-2012 рр. прийнято низку нормативних документів щодо методик і процедур, пов’язаних із реалізацією ДПП. Згідно цих документів, ще на етапі до підписання угоди про ДПП приватному партнерові потрібно пройти складні процедури узгоджень. Водночас, він не отримує від держави необхідних гарантій щодо виконання з її боку зобов’язань. Згідно затвердженого порядку, спочатку необхідно підписати контракт про ДПП та розпочати його реалізацію, а вже потім держава приймає рішення про надання фінансової підтримки, що не відповідає базовій сутності ДПП. Таким чином, нормативно-правова база регулювання розвитку ДПП в Україні є дуже складною, багаторівневою і забюрократизованою, що в умовах високого рівня корупції створює ризики для ефективного використання цього механізму для активізації інвестиційної діяльності. Можна стверджувати, що це є одним із чинників відсутності реальних проектів ДПП, незважаючи на значну зацікавленість з боку потенційних приватних партнерів.

У 2015 році експорт товарів з України склав 38 134,8 млн дол., імпорт - 37 502,3 млн дол.

З 2014 р експорт скоротився на 29,3% (на 15 766,9 млн дол.), імпорт - на 31,1% (на 16 926,4 млн дол.). Позитивне сальдо склало 632,5 млн дол. (у 2014 р - негативне, 527 млн дол.). Коефіцієнт покриття експортом імпорту склав 1,02 (в 2014 р - 0,99).

Зовнішньоторговельні операції проводились з партнерами із 217 країн світу. Серед країн-партнерів експортувалися товари в Російську Федерацію - 12,7%, Туреччину - 7,3%, Китай - 6,3%, Єгипет - 5,5%, Італію - 5,2%, Польщу - 5,2%, Індію - 3,8% і Німеччину - 3,5%. [11]

В 1-му півріччі 2015р. збільшується тенденція до зниження експорту України, так експорт товарів склав $ 22,5 млрд. У порівнянні з першим півріччям 2014 експорт скоротився на 33,6 (на $11,4 млрд.).

У зв’язку з вищевикладеним слід зазначити, що у 2014 р. темпи падіння експорту України (падіння на 14%) не відповідають зростанню вантажообігу експортних товарів України через морські порти (зростання на 3%).

Виходячи з цього, можна зробити висновок, що у кризові періоди, особливо такі як для України у 2014 р., найбільш чутливим і важливим в логістиці переміщення товарів є вартість транспортування, тому пріоритет віддається морським перевезенням як найбільш вигідним варіантом перевезень, що і призвело до часткової переорієнтації експортного вантажопотоку України до морських портів.

В Україні всі основні морські торговельні порти є державними підприємствами, а їх статус закріплений в «Кодексі торговельного мореплавства України». З огляду на це, українське портове господарство потребує невідкладних перетворень в сфері

майнових відносин, технічної модернізації та вдосконаленні організаційної моделі функціонування морських портів.

З огляду на ситуацію, що склалася, можливі два варіанти подальшого розвитку вітчизняного портового господарства. Перший - це тотальна приватизація, тобто продаж українських портів іноземним консорціумам. Ці консорціуми можуть бути створені на базі європейських, казахських чи китайських промислово - фінансових груп, які мають постійні контакти з транзитними вантажами.

Другий - пошук цільових інвесторів, які готові вкладати кошти в розвиток портового господарства. Саме сприятливий інвестиційний клімат і впровадження інноваційних технологій можуть вивести портове господарство України на новий рівень. Однак, інвестиції в модернізацію існуючих і будівництво нових потужностей повинні бути захищені діючим законодавством України. З цією метою був прийнятий Закон України «Про морські порти України» (Далі Закон).

Він покликаний, по-перше, забезпечити якісне законодавче врегулювання відносин, які де - факто сформувалися в портах в рамках державно - приватного партнерства, адже у багатьох портах сьогодні функціонують приватні термінали (зернові, контейнерні та ін.), і стивідорні компанії.

Також, прийняття Закону, уможливило ведення бізнесу в портах на основі договору концесії. Передбачено перелік об'єктів, які можуть бути передані в концесію: причали, під'їзні шляхи, лінії зв'язку, інженерні комунікації. Для інвесторів концесія вигідна ще й тим, що згідно із Земельним кодексом концесіонер має право на отримання і користування земельною ділянкою, на якій розташований об'єкт концесії, без проведення земельних торгів.

Планується, що з часом інститут концесії стане основним для портової діяльності в Україні. Хоча роботу з підготовки та прийняття Постанови Кабінету Міністрів України «Про передачу портів у концесію», слід ще доопрацювати, в першу чергу, стандартизувати форму договору і порядок розрахунку концесійних платежів.

Що ж стосується приватизації об'єктів портового господарства, вона розглядається лише як додатковий або допоміжний інструмент для залучення інвестицій. [12]

Перспективність розвитку диверсифікації в портових комплексах України через реалізацію інвестиційних проектів та її особливе значення в період державно-приватного партнерства запропоновано розглянути на прикладі динаміки реалізації інвестиційних проектів Іллічівського порту.

Загальний обсяг запланованих інвестицій у розвиток Іллічівського порту (ДП ІМТП) на 2015-2025 рр. складатиме біля 6,7 млрд. грн., що відображено на рис. 1.

Реалізація перерахованих вище інвестицій через ДПП у розвиток портових потужностей дозволить збільшити надходження до бюджету від роботи портової інфраструктури з 625,9 млн. грн. у 2015 р. до 1 254,3 млн. грн. у 2025 р. [13]

У числі пріоритетних напрямів інтеграції транспортного комплексу України до європейської та світової транспортної системи можна виділити:

- активне включення вітчизняного транспорту у міжнародну систему транспортних коридорів в тому числі через ДПП;
- сьогодні актуалізувались об’єктивні обставини для запровадження механізмів ДПП. Для реалізації масштабних модернізаційних проектів в різних секторах економіки потрібні значні інвестиційні ресурси, потужним джерелом яких може стати приватний бізнес. Водночас, в умовах кризового розвитку зростає інтерес бізнесу до державної підтримки, яка дозволить знизити ризики приватних інвестицій, підвищити надійність інвестиційних проектів для кредитних організацій.

Рисунок 1. Реалізація нових інвестиційних проектів ДП ІМТП за 2014-2025 рр.

- нормативно-правова база регулювання розвитку ДПП в Україні є дуже складною, багаторівневою і забюрократизованою, що в умовах високого рівня корупції створює ризики для ефективного використання цього механізму для активізації інвестиційної діяльності. Можна стверджувати, що це є одним із чинників відсутності реальних проектів ДПП, незважаючи на значну зацікавленість з боку потенційних приватних партнерів. [14]

- суттєвою перешкодою для практичного запуску інвестиційних проектів на засадах ДПП, особливо на регіональному та місцевому рівнях, є відсутність кадрового забезпечення із відповідним рівнем підготовки.

- визначення організаційних і правових форм ДПП і механізму їхнього функціонування на припортових територіях;

- розвиток міжнародного співробітництва через інвестування у сферу створення спільних транспортно-технологічних і логістично-термінальних систем на напрямах міжнародних транспортних коридорів;

- розвиток припортової переробної промисловості шляхом інвестування (у тому числі і міжнародними фондами, у яких бере участь Україна) у створення портово-промислових комплексів на засадах державно-приватного партнерства;

- формування загальноєвропейської системи транспортної безпеки перевезень за рахунок використання досвіду іноземних операторів ринку портових послуг.

До ризиків та перешкод для успішного практичного впровадження проектів ДПП на даному етапі насамперед належать:

- можливості неефективного управління приватним партнером майном, наданим державою для виконання умов договору, несвоєчасного введення в експлуатацію предмета договору та його невідповідності критеріям, передбаченим договором;

- відсутність гарантій виконання фінансових зобов'язань державою щодо проектів ДПП на весь термін їх реалізації;

- відсутність податкових і митних пільг для реалізації проектів ДПП, що знижує їхню привабливість;

- можливість зміни нормативної бази, зокрема, внесення змін до податкового та регуляторного законодавства, зміни стандартів якості (підвищення вимог) до товарів і

послуг, які надаються приватним партнером за умовами договору, що може спричинити істотну зміну умов участі приватних партнерів у проектах;

- відсутність впевненості приватного партнера у можливості рівноправного з державою захисту своїх інтересів у системі правосуддя, зокрема, можливості вимагати від держави виконання зобов'язань та компенсації понесених втрат через невиконання зобов'язань;

- відсутність гарантії отримання приватним партнером від органів виконавчої влади або органів місцевого самоврядування дозвільних документів та погоджень, необхідних для виконання умов договору, у тому числі отримання права користуватися земельною ділянкою, необхідною для виконання умов договору.

Водночас можна стверджувати, що ці проблеми не є принципово нездоланними. Зокрема, за умови запуску перших реальних концесійних договорів та належного виконання зобов'язань можна прогнозувати поступове здешевлення вартості концесійних договорів.

Висновки. У зв'язку з упровадженням логістики в економіці приморських країн з ринковою економікою, де морський транспорт відіграє ключову роль у системі регіонального та міжнародного переміщення та просування товарів, трансформується політика у галузі транспорту. Особливо чітко закономірність територіально-виробничого комплексотворення виявляється у природно-господарській приморській зоні під впливом глобалізації економічних відносин, інтенсифікації зовнішньоторговельної діяльності та розвитку спільного, у тому числі прикордонного, підприємництва на засадах ДПП.

Для практичного запровадження основних форм ДПП з метою залучення приватних інвестиційних ресурсів для модернізації української економіки необхідне проведення цілеспрямованої послідовної державної політики розвитку ДПП. Вона має бути спрямована на формування сприятливого економічного та управлінського середовища для розроблення й реалізації проектів ДПП, а саме:

- удосконалення нормативно-правової бази регулювання відносин ДПП;

- підвищення гарантій захисту інтересів державних та приватних партнерів ДПП у процесі розроблення, затвердження та реалізації проектів.

Для підвищення рівня гарантування захисту інтересів приватних інвесторів та держави у реалізації проектів ДПП необхідно:

- розробити механізм справедливої компенсації у разі дострокового припинення договору ДПП за ініціативою державного партнера з метою відшкодування обґрунтованих збитків приватного партнера;

- передбачити можливість державному партнеру надавати пільги приватному партнеру, якщо збільшення тарифів є проблемним з огляду на політичні або економічні чинники, внести відповідні зміни до Бюджетного кодексу України;

- розробити механізм гарантування фінансування проекту ДПП з боку державного партнера протягом всього періоду реалізації проекту, внести відповідні зміни до Бюджетного кодексу України;

- передбачити можливість заміни приватного партнера ДПП у разі невиконання ним зобов'язань без необхідності проведення нового конкурсу, внести відповідні зміни до Закону України «Про державно-приватне партнерство»;

- передбачити можливість вирішення спорів щодо договору ДПП, стороною якого є нерезидент України або підприємство з іноземними інвестиціями, міжнародним арбітражним судом, розташованим за межами України або в Україні (залежно від домовленості сторін);

- передбачити прискорену процедуру оформлення прав користування земельними ділянками та основними засобами, переданими приватному партнеру у ДПП, незважаючи на їх форму власності (державну або комунальну).

Додатково потрібно зазначити сприятливі умови інвестування саме іноземними корпораціями враховуючи курсову слабкість національної валюти.

Значною перешкодою для практичного запуску інвестиційних проектів на засадах ДПП, особливо на регіональному та місцевому рівнях, є відсутність кадрового забезпечення із відповідним рівнем методологічної та методичної підготовки.

Успішний розвиток ДПП як механізму активізації інвестиційної діяльності та залучення приватних інвестицій у стратегічно важливі для держави сфери можливе лише за умови забезпечення балансу інтересів держави і приватного інвестора. Правова форма здійснення ДПП повинна відображати для інвестора привабливість, безпеку вкладення коштів в державну власність і реалізувати основну мету проекту, тобто розвивати ту сферу, яка стратегічно важлива для держави. Для цього держава повинна сприймати приватного інвестора як рівноправного партнера.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Портовый маркетинг и задача создания портов третьего поколения//Доклад секретариата ЮНКТАД. - Женева, 1992. - (Преп./ЮНКТАД. ТД/С/4/АС.7/14). - 78с.

2. Чекаловец В.И. Морские торговые порты Украины в условиях Европейской интеграции / В.И. Чекаловец, Г.П. Скворцов, С.В. Крыжановский // Транспорт. - 2007. - № 30 (458). - С. 63-68.

3. Haralambidis H. World wide experiences of Port Reform / H. Haralambidis, A.Veenstra. – Oxford: University press, 2012. – 125 p.

4. Меркт Е.В. Стратегические приоритеты развития мировой портовой системы / Е.В. Меркт // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць Одеського нац. морськ. ун-та. – Вип. 7. – Одеса, 2011. – С. 17-26.

5. Мезина Л.В. Функциональная устойчивость трговых портов в структуре приморского региона //Экономические инновации. Вып.13 “Экономические трансформации: проблемы и современные тенденции регионального развития. - 2002.- С.162-168.

6. Примачёв Н.Т. Эффективность функциональной деятельности предприятий морского транспорта / Н.Т. Примачёв, О.Ю. Вовк. – Одесса: ИПРиЭЭИ, 2011. – 1247с.

7. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта / В.В. Винников. – Одесса: Феникс, 2010. – 229 с.

8. Яровая Н.В. Экономико-организационные основы диверсификации деятельности морских торговых портов / Н.В. Яровая // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць Одеського нац. морськ. ун-та. – Вип. 7. – Одеса, 2011. – С. 109-118.

9. Могалевкин И.М. Морское судоходство в мировой экономике и международных отношениях: современные функциональные и пространственные проблемы / И.М. Могалевкин М.: Наука, 2010. - 152 с.

10. http://news.finance.ua/ru/news/-/366749/morskie-porty-ukrainy-v-2015-g-uvelichili-gruzoperevalku-na-1-4

11. http://www.ukrstat.gov.ua/

12. Горбаченко С. А. Проблемы привлечения инвестиций в морские порты Украины // Экономика и современный менеджмент: теория и практика: сб. ст. по матер. XXVIII междунар. науч.-практ. конф. № 28. – Новосибирск: СибАК, 2013. – 245 с.

13. Наконечний Юрій Віталійович Стратегічний план розвитку державного підприємства «Іллічівського морського торговельного порту» на 2015-2020 роки, Міністерство інфраструктури України, Одеса, 2015 р.- 68 с.

14. http://www.niss.gov.ua/articles/816/