

УДК 330

Олексій Габ (Україна)

JEL classification: R41, L91

Олексій ГАБ

викладач,
кафедра штурманії та кораблеводіння,
Інститут військово-морських сил
Національний університет «Одеська морська
академія», Україна
<https://orcid.org/0000-0002-7445-5732>

© Олексій Габ, 2019

Отримано: 04.02.2019 р.
Прорецензовано: 20.02.2019 р.
Рекомендовано до друку: 27.03.2019 р.
Опубліковано: 29.03.2019 р.



Ця стаття розповсюджується на умовах ліцензії Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0, яка дозволяє необмежене повторне використання, розповсюдження та відтворення на будь-якому носії, за умови правильного цитування оригінальної роботи.

АНАЛІЗ ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ РЕАЛІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНИХ МОЖЛИВОСТЕЙ

Анотація

Вступ. Завдання ефективного використання потенціалу морського судноплавства є пріоритетним, оскільки одним із важелів розвитку економіки України. Найвищих темпів економічного зростання досягли саме ті країни, які на першому етапі, навіть не маючи такої вантажної бази, яка є в Україні, сконцентрували зусилля на розвитку морських портів та пов'язаних із ним економічних сфер, насамперед транспортного сервісу.

Мета статті: здійснити комплексну оцінку економічного потенціалу морських портів України в умовах реалізації інноваційних можливостей.

Результати. За результатами проведеного дослідження визначено, національну систему морських портів України утворюють 18 виробничих одиниць, розташованих на всьому морському узбережжі країни. Автором проаналізовано структуру вантажних морських перевезень, виокремлено ключові фактори успіху морських портів, розглянуто структуру ринку морської торгівлі, оцінено проектну потужність і завантаженість вітчизняних морських портів за період 2014-2018 років, визначено пріоритетні напрямки інноваційного розвитку морських портів України: залучення більшого обсягу приватного капіталу та інвестицій у нові об'єкти та обладнання з метою розширення потужностей обробки вантажів, зокрема, в концесію; забезпечення створення нових конкурентних позицій у контексті інтегрування інновацій у напрямку використання смарт-технологій; активна участь у міжнародних організаціях з метою створення умов для транскордонних перевезень вантажів та приведення стандартів роботи морських портів у відповідність до європейських вимог.

Габ О. Аналіз економічного потенціалу морських портів України в умовах реалізації інноваційних можливостей. *Економічний аналіз*. Тернопіль. 2019. Том 29. № 1. С. 192-199.

Ключові слова: морське судноплавство; морські порти; вантажні морські перевезення; структура морської торгівлі.

UDC 330

Oleksii Hab (Ukraine)

JEL classification: R41, L91

Oleksii HAB

Lecturer,
Department of Navigation and Sailing,
Institute of Naval Forces
National University "Odessa Maritime Academy",
Ukraine
<https://orcid.org/0000-0002-7445-5732>

© Oleksii Hab, 2019

Received: 04.02.2019
Revised: 20.02.2019
Accepted: 27.03.2019
Online publication date: 29.03.2019



This is an Open Access article, distributed under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 license, which permits unrestricted re-use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

ANALYSIS OF ECONOMIC POTENTIAL OF UKRAINE SEA PORTS IN CONDITIONS OF REALIZATION OF INNOVATIVE OPPORTUNITIES

Abstract

Introduction. The task of efficient utilization of the potential of maritime navigation is a priority, since it is one of the levers of development of the Ukrainian economy. The highest rates of economic growth were achieved by those countries which, in the first phase, without even having such a cargo base in Ukraine, concentrated their efforts on the development of seaports and related economic spheres, including transport service.

The purpose of the article is to carry out a comprehensive assessment of the economic potential of Ukrainian seaports in terms of innovative opportunities.

Results. According to the results of the research, it is determined that the national system of seaports of Ukraine is formed by 18 production units located on the whole coast of the country. The author analyzes the structure of cargo maritime transport, identifies key factors of success of seaports, examines the structure of the maritime trade market, evaluates the design capacity and utilization of domestic seaports for the period 2014-2018, identifies priority areas for innovative development of seaports of Ukraine: attracting more capital investments in new facilities and equipment in order to expand cargo handling capacities, in particular in concession; ensuring the creation of new competitive positions in the context of integrating innovation in the use of smart technologies; active participation in international organizations in order to create conditions for transboundary movements of cargoes and to bring standards of operation of seaports in compliance with European requirements.

Hab, O. (2019). Analysis of economic potential of ukraine sea ports in conditions of realization of innovative opportunities. *Economic analysis*, 29 (2), 192-199.

Keywords: maritime navigation; seaports; sea freight; structure of maritime trade.

Вступ

Світові інтеграційні процеси, які охоплюють міжнародні морські транспортні системи, спричинюють вагомий вплив на стратегічний розвиток морських портів України, визначаючи їх розвиток у контексті використання інноваційних можливостей. Неможливість забезпечити ефективне використання потенціалу морського судноплавства гальмувала і гальмує розвиток економіки України, оскільки світова практика свідчить, що кожен долар, інвестований у судноплавство, створює передумови для залучення ще двох-трьох доларів у інші сфери економічної діяльності. Найвищих темпів економічного зростання досягли саме ті країни, які на першому етапі, навіть не маючи такої вантажної бази, яка є в Україні, сконцентрували зусилля на розвитку морських портів та пов'язаних із ним економічних сфер, насамперед транспортного сервісу.

Розвиток морського транспортного сервісу — важливий чинник інтеграції, тому що на цьому фундаменті створюватимуться якісно нові засади для економічного відродження України через підвищення ефективності й конкурентоспроможності товарів українського експорту і вдосконалення технологій, які досліджуються

в наукових працях Галицького О. М., Гришової І. Ю., Давидюка О. О., Дяченка О. П., Маркіної І. А., Мищака І. М., Ніколюк О. В., Стоянової-Коваль С. С., Шабатури Т. С. та інших. Водночас посилюється і розширюється система інституційного та адміністративного регулювання на основі уніфікації правил і стандартів міжнародної торгівлі і мореплавання.

Мета статті

Мета статті – провести аналіз економічного потенціалу морських портів України в умовах реалізації інноваційних можливостей.

Виклад основних результатів дослідження

Значення морських транспортних послуг для економічного розвитку має різноплановий характер. Морський транспорт, забезпечуючи фінансові надходження в економіку, сприяє і розвитку зовнішньої торгівлі, а також таких галузей, як суднобудування, судноремонт, сталеливарна промисловість тощо. Вибір пріоритетів галузі має комплексний характер і пов'язаний із технологічним та структурним розвитком, для якого в багатьох державах, на відміну від України, немає достатніх ресурсів та інновацій.

Морський порт містить власні об'єкти портової інфраструктури – рухомі та нерухомі, які забезпечують його функціонування, до яких належать 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].

На сьогодні національну систему морських портів України утворюють 18 виробничих одиниць, розташованих на всьому морському узбережжі країни: гирловій ділянці річки Дунаю, у північно-західній частині Чорного моря – у лиманах Дністровському, Сухому і Григорієвському, у Бузько-Дніпровському лимані, в гирлах річок Південний Буг і Дніпро, у Каркинитській затоці, і далі на всьому морському узбережжі Криму, на півдні й у північно-західній частині Азовського моря.

Створення Україною міжнародних транспортних коридорів (рис. 1) дозволяє прискорити не тільки досягнення стратегічних цілей інтеграції в

Європейську спільноту, але й вирішення таких задач, як: залучення додаткових інвестицій у розвиток транспортної системи, прискорення темпу виходу із занепаду вітчизняного виробника, покращення валютних надходжень за транзитні перевезення, збільшення обсягів продукції, що експортується. У кінцевому рахунку, це позитивно вплине на темп економічного зростання країни та регіонів.

У структурі вантажних морських перевезень переважають вантажі, які посідають чільне місце й у структурі експортно-імпорتنних поставок України: руди чорних і кольорових металів, кам'яне вугілля, кокс, нафта і нафтопродукти, мінерально-будівельні матеріали [2].

За географічним розташуванням і значенням у транспортному обслуговуванні економіки України, а також за розташуваннями по напрямках міжнародних транспортних коридорів і ролі в міжнародних перевезеннях експортно-імпорتنних і транзитних вантажів морські порти України поділяються на чотири основні групи [3]. Спеціалізацію портів України було здійснено у 2013 р. за основною номенклатурою вантажів з урахуванням кон'юнктури ринку та чітко визначених критеріїв, де окремим питанням постає обслуговування морськими портами України міжнародних транспортних коридорів. Міжнародні транспортні коридори – транспортні артерії і сукупність різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів на напрямках їх найбільшої концентрації. Транспортні коридори виконують роль кровоносних судин у світових інтеграційних процесах.

У документах Європейського співтовариства міжнародні транспортні коридори розглядаються як цілий комплекс наземних і водних транспортних магістралей на певному напрямку з відповідною інфраструктурою, куди входять допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні й пасажирські термінали, устаткування для управління рухом. Цей комплекс діє відповідно до законодавчих і нормативних актів, що забезпечують можливість перевезення вантажів та пасажирів на рівні вимог ЄС. А вони дуже високі. Приміром, інтенсивність автомобільного потоку в міжнародні транспортні коридори повинна становити не менше 20 тис. машин на добу при мінімальній швидкості 120 км/год. Для залізничного транспорту цей норматив дорівнює 100 км/год. Нормою для перетину державного кордону є: для автобусів та легковиків – 15 хв., потягів – 20 хв., вантажівок – 60 хв. Зрозуміло, що Україна поки що жодній з умов ЄС не відповідає, але роботу зі створення міжнародних транспортних коридорів було

заплановано завершити до 2015 року, однак на сьогодні ці ініціативи ще не реалізовані.

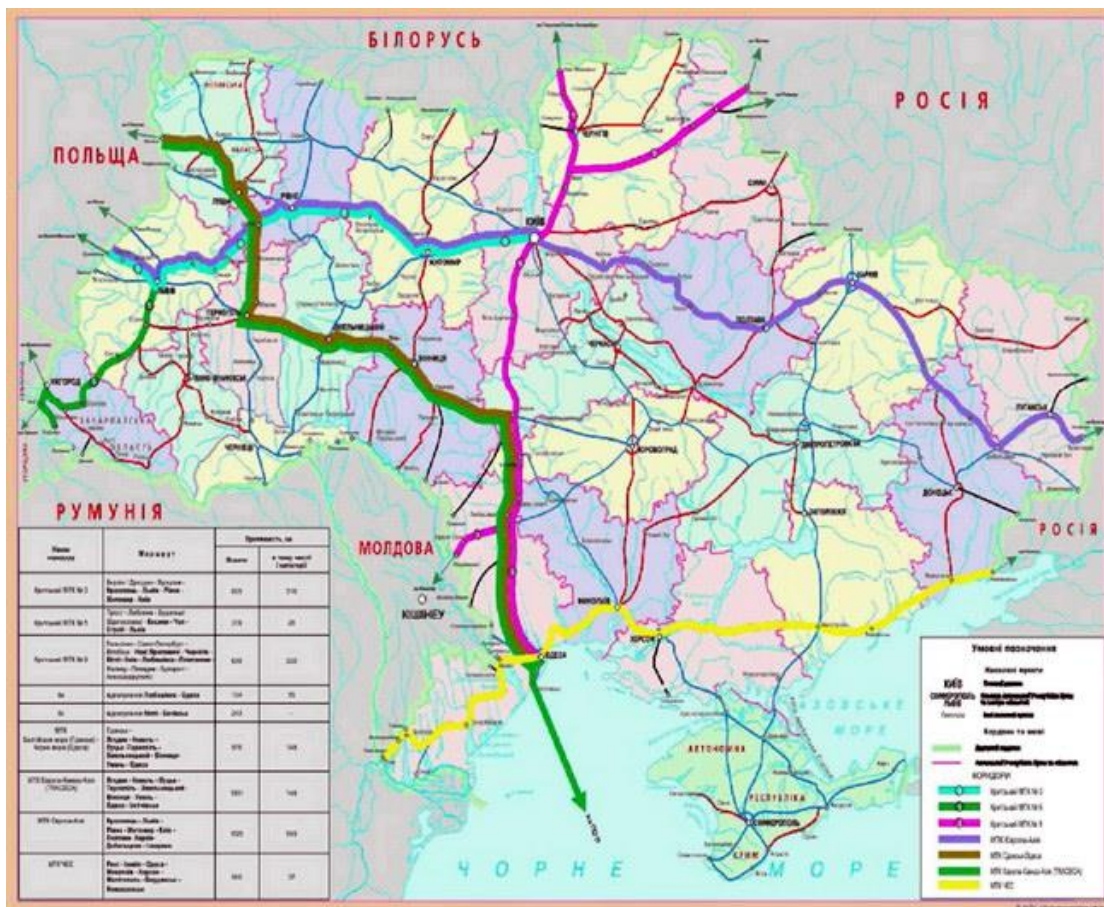


Рис. 1. Схема міжнародних транспортних коридорів в Україні*

*За даними: <http://tourlib.net>.

Критська конференція проходила в рамках Європейського співтовариства і визначила 10 транспортних коридорів, 3 з яких проходять територією України:

- Коридор № 3. Берлін – Аахен – Кельн – Дрезден – Вроцлав – Катовіце- Краків – Львів-Київ;
- Коридор № 5. Венеція – Трієст/Копер – Любляна – Марибор – Будапешт – Ужгород – Львів – Київ;
- Коридор № 9. Гельсінкі – Выборг – Санкт Петербург – Псков – Москва – Калінінград – Київ – Любашівка/Роздільна – Кишинів – Бухарест – Димитровград – Александруполіс.

Таким чином, частина морських портів України безпосередньо обслуговує окремі міжнародні транспортні коридори (Ізмаїльський і Ренійський морські порти; Одеський, Ізмаїльський), а частина – тяжіє до них, зокрема, Миколаївський морський порт – до Європа – Кавказ – Азія; маршрути HELPI «Нова Євроазійська транспортна ініціатива», «Північний Китай – Казахстан – Східна Європа».

Про вагомість налагодження та розвиток

морських транспортних коридорів свідчать і глобальні події, такі, як перехід на альтернативну енергію, впровадження інформаційних технологій та зміна потоків товарів, адже вони мають далекосяжні наслідки для всієї транспортної інфраструктури. В умовах міжнародної економічної інтеграції транспорт стає однією з важливіших галузей економіки України, яка забезпечує функціонування всього народногосподарського механізму. Морські транспортні операції є невід’ємною і часто визначальною частиною зовнішньоекономічних операцій. Основна маса зовнішньоторговельних перевезень припадає на морський транспорт як головну інфраструктурну ланку морського порту. Отже, перед морським транспортом України постає нагальна проблема прискорення інтеграції до європейської та світової транспортних систем у контексті інтеграції інноваційних заходів, що отримали широку практичну реалізацію діяльності світових лідерів морської транспортної інфраструктури та виступають невід’ємною умовою розробки загальної стратегії інноваційного розвитку морських

портів України.

Пріоритети розвитку економічного потенціалу морських портів України сьогодні орієнтовані на максимальне використання їх інноваційних можливостей, адже саме стратегія інноваційного розвитку морських портів окреслюватиме перспективу істотного збільшення транзитних морських вантажоперевезень через територію України та відповідність сегментів вітчизняної морської транспортної системи вимогам міжнародних стандартів.

На сьогодні до ключових факторів успіху морських портів України фахівці відносять:

- високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізорудного концентрату та зернових; наявність потужностей з обробки вантажів;
- вигідне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків;
- наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі;
- наявність висококваліфікованих спеціалістів портової галузі.

У складі галузі за даними Міністерства

інфраструктури 38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд грн на рік, 5000 галузевих суб'єктів господарювання, 100 000 моряків-громадян України, 1 робоче місце в галузі стимулює створення 4-5 робочих місць у суміжних галузях. Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. На сьогодні в Україні функціонує 13 континентальних морських портів, пропускна здатність яких складає 262 млн тонн пропускної здатності на рік та працює 25000 робітників [2].

Транспортна система морської торгівлі містить низку спеціалізованих ланок, серед яких виокремлюють судноплавні компанії, торговельні порти, інвестиційний та сервісний комплекси, а також екологічні обмеження сталого функціонування системи. При раціональному розвитку структурних елементів досягається необхідна фрахтова незалежність зовнішньої торгівлі і оптимізується валютна складова ВВП. Спостерігається така закономірність, як тотальний взаємозв'язок і взаємозалежність структурних підрозділів морської портової галузі [5].

Таблиця 1. Зростання фізичного обсягу товарної торгівлі по групах країн і географічних регіонів, 2014-2018 роки, (%)

Експорт					Країна / регіон	Імпорт				
2014	2015	2016	2017	2018		2014	2015	2016	2017	2018
2.4	-13.3	13.9	5.2	1.8	Усі країни світу	2.5	-13.6	13.8	5.3	1.6
2.5	-15.5	13.0	4.9	0.4	<i>Розвинені країни</i>	-0.2	-14.6	11.0	3.4	-0.5
					у тому числі:					
2.3	-24.9	27.5	-0.6	-1.0	Японія	-0.6	-12.4	10.1	4.2	3.7
5.5	-14.0	15.3	7.2	4.1	США	-3.7	-16.4	14.8	3.8	2.8
2.4	-14.9	11.6	5.5	-0.2	ЄС	0.8	-14.5	9.6	2.8	-2.8
3.2	-9.7	15.4	6.0	3.6	<i>Країни, що розвиваються</i>	6.6	-10.2	18.8	7.4	4.5
					у тому числі:					
-3.1	-9.5	8.8	-8.3	5.7	Африка	10.6	-6.2	8.4	2.8	8.0
-0.3	-7.4	8.3	4.6	2.2	Латинська Америка і Карибський басейн	8.5	-17.9	22.5	10.8	2.5
1.6	-9.9	18.3	7.8	3.7	Азія	8.0	-9.1	19.8	3.5	4.6
					у тому числі:					
1.8	-10.9	18.8	4.5		Асоціація держав Південно-Східної Азії	8	-16.3	21.9	6.1	
10.6	-14.1	29.1	13.0	7.2	Китай	2.3	-1.1	25.4	10.3	5.9
16.8	-6.8	14.0	14.2	-2.5	Індія	29.7	-0.9	13.8	9.1	5.8
37,6	-4,8	29,7	28,9	1,3	Україна	42,9	15,7	32,4	34,1	7,2
-0.2	-14.4	11.3	4.2	1.0	<i>Країни з перехідною економікою</i>	15.5	-28.2	15.9	15.7	3.9

*За даними Розрахунків секретаріату ЮНКТАД на основі Статистичного довідника ЮНКТАД та Доповіді про торгівлю і розвитку 2018 року.

У сучасному підході розрізняють три основних напрямки глобалізації в системі світового морського транспорту[4]:

- формування єдиного фрахтового простору і правил операторської діяльності незалежно від прапору реєстрації порту, що і зумовлює світові масштаби морського транспорту;
- диференціація морського транспорту за сегментами спеціалізації і концентрації вантажопотоків і дедвейту;
- уніфікація типорозмірів суден та вимог до безпеки мореплавання.

Проблема стійкості транспортного забезпечення економіки та регіональних зв'язків набуває

загального характеру. Унаслідок цього зберігається тенденція до посилення конкуренції і до досягнення узгоджених дій з ланцюгом скорочення корпоративних витрат.

Таким чином інтермодальність як тенденція інноваційних транспортних технологій розглядається як спосіб мобільного врахування інтересів вантажовласників, що засновується на спільному вирішенні різними видами транспорту завдань оптимізації перевезень загалом. Відповідно до цього формується структура ринку морської торгівлі, яка зображена на рисунку 3.

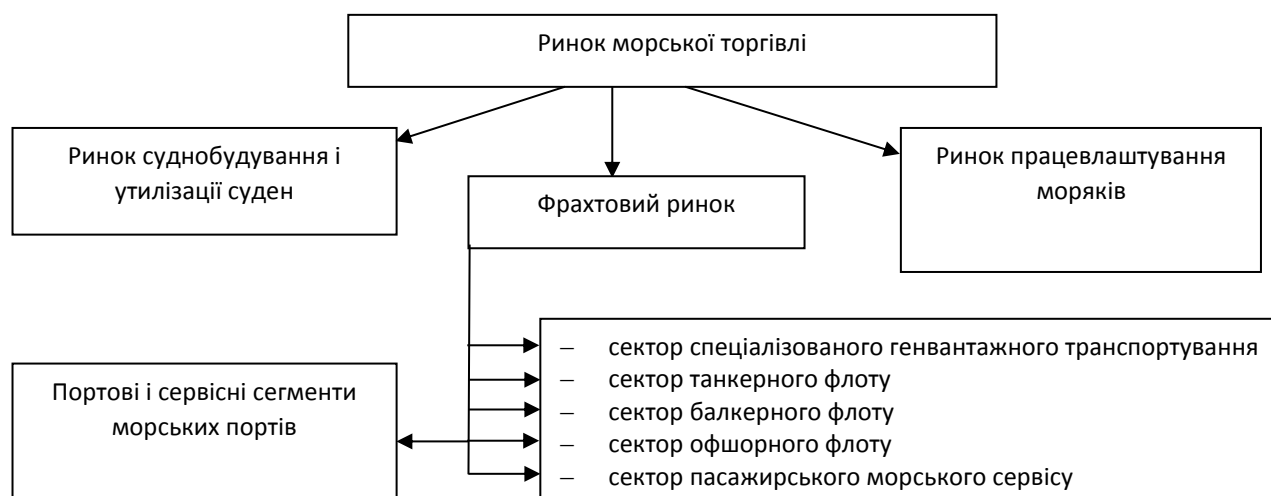


Рис. 3. Ринкові сектори морської торгівлі

*Власна розробка.

Аналіз економічного потенціалу морських портів України потребує розгляду їх потужності і ступеня диверсифікованості діяльності. Так з 18 морських торгових портів України із загальною проектною потужністю 209 млн т. лише один – Одеський, належить до портів-хабів, тобто – до великих контейнерних портів, оснащених для швидкої перевалки вантажів з метою зменшення стадійного часу, які задовольняють вимоги: розташування в географічно центральному (або доступному) місці в регіоні, наявність хінтерланду для додаткового залучення вантажів; можливість приймати більш великі судна у зіставленні з іншими портами регіону [4]. Тобто, Одеський порт представляє собою сучасний потужний логістичний центр, з якого партії вантажу перерозподіляються по менших портах України за рахунок фідерних перевізників. Це дає змогу використовувати судна, які задовольняють вимоги портів призначення за навігаційними обмеженнями. Чотири морські торгові порти України (Чорноморськ, Маріупольський, Миколаївський, Ренійський) належать до диверсифікованих портів, тобто

великих портів, що здійснюють перевалку широкого асортименту товарів, маючи у своїй інфраструктурі термінали різної спеціалізації (нафтоналивні, зернові, контейнерні та ін.) Найбільше в Україні (а саме 7) є так званих нішевих портів, що займаються перевалкою різних видів продукції, з суттєвим переважанням одного-двох видів [4] (табл. 2).

Анексія Кримського півострова і суспільно-політична ситуація, яка склалася в Україні у 2014 році, різко змінила показники діяльності морських портів. Крім того, ця ситуація унеможливила аналіз діяльності портів Кримського регіону, до яких належать порти Євпаторія, Керч, Севастополь, Феодосія і Ялта, а також Бердянськ. Крім того, це порушило роботу морських портів у напрямку транзитної діяльності, що призвело до змін у структурі зовнішньої торгівлі України, обсягів і географічної структури експорту й імпорту товарів, перерозподілу морських транспортних потоків, що не могло не позначитися на економічному потенціалі морських портів України.

Висновки та перспективи подальших розвідок

Загальна стратегія інноваційного розвитку має базуватися на управлінні шляхом ранжування стратегічних завдань, що надає можливість швидкого реагування на нові виклики зовнішнього середовища. Інновації впроваджують нові ідеї для створення цінності. Це не є лінійним процесом, де нові результати досліджень ведуть на розробку нових продуктів і послуг, які потім використовуються на ринку. Результати аналізу свідчать, що морські порти України мають внутрішній потенціал щодо здійснення інноваційних процесів. Головна мета системи стратегічного управління інноваційним розвитком має бути орієнтована на підвищення конкурентоспроможності портової галузі та

інтеграції її до пріоритетної Європейської транспортної мережі.

Завданнями розробки стратегій інноваційного розвитку морських портів України мають бути:

- залучення більшого обсягу приватного капіталу та інвестицій у нові об'єкти та обладнання з метою розширення потужностей обробки вантажів, зокрема, в концесію;
- забезпечення створення нових конкурентних позицій у контексті інтегрування інновацій у напрямку використання смарт-технологій;
- активна участь у міжнародних організаціях з метою створення умов для транскордонних перевезень вантажів та приведення стандартів роботи морських портів у відповідність до європейських вимог.

Таблиця 2. Проектна потужність і завантаженість вітчизняних морських портів за 2014-2018 роки*

Морські порти	Проектна потужність млн тонн	Вантажообіг, млн тонн			Відхилення 2018 р. від 2015 р., (+;-)
		2015 р.	2017 р.	2018 р.	
<i>Порти-хаби</i>					
Одеський	40,0	24,5	24,6	25,3	0,8
<i>Диверсифіковані порти</i>					
Чорноморськ	32,0	14,5	17,6	15,9	1,4
Маріуполь	20,0	14,1	13,0	7,6	-6,5
Миколаїв	21,0	10,8	20,8	22,4	11,6
Рені	14,5	1,1	1,5	1,0	-0,1
<i>Нішеві порти</i>					
Білгород-Дністровський	1,0	0,9	0,6	0,5	-0,4
Ізмаїл	8,5	2,9	3,1	5,7	2,8
Октябрьськ	3,0	2,2	6,8	6,5	4,3
Скадовськ	1,0	0,2	0,1	0,1	-0,1
Усть-Дунайськ	4,0	0,1	0,1	0,1	0
Херсон	5,0	3,1	3,9	3,7	0,6
Южний	40,0	22,7	47,4	39,3	16,6

*Складено за даними [6, с. 38].

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Myshchak, I. Проблеми і перспективи законодавчого забезпечення інноваційного розвитку в Україні. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2018. № 6. С. 34-43. <https://doi.org/10.32886/instzak.2018.06.05>.
2. Глушко О. В., Гришова І. Ю., Лагодієнко Н. В. Ефективний методичний інструментарій прогнозування фінансово-економічної стійкості. Актуальні проблеми економіки. 2017. №1. С. 359-366.
3. Гришова І, Шестаковська Т, Янь Хуаньхуань. Роль фінтех бізнесу у розвитку цифрової економіки України. *Цифрова економіка: тренди та перспективи* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції [Тернопіль, 25 жовтня 2018 р.]. Тернопіль: Осадца Ю. В., 2018. 61-64.
4. Про морські порти України: закон України від 17 трав. 2012 р. № 4709-VI із змінами. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2013. № 7. Ст. 65. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
5. Стратегія розвитку морських портів України на 25 років. Проект. URL: <http://frtukr.org.ua/home/zakonodavstvo/galuz-morskogo-transportuu/postanovi-kmu/623-strategiya-rozvitku-morskikh-portiv-ukrajini-na-25-rokiv>.
6. Офіційний сайт Державного підприємства "Адміністрація морських портів України". URL: <http://www.uspa.gov.ua/> (дата звернення 20.04.2019).

REFERENCES

1. Myshchak, I. (2018). Problemy i perspektyvy zakonodavchoho zabezpechennya innovatsiynoho rozvytku v Ukraini [Problems and prospects of legislative support of innovative development in Ukraine]. *Naukovi zapysky Instytutu zakonodavstva Verkhovnoyi Rady Ukrainy - Scientific notes of the Institute of Legislation of the Verkhovna Rada of Ukraine*, (6), 34-43. <https://doi.org/10.32886/instzak.2018.06.05>.
2. Hlushko, O. V., Hryshova, I. Yu., Lahodiyenko, N. V. (2017). Efektyvnyy metodychnyy instrumentariy prohnozuvannya finansovo-ekonomichnoyi stiykosti [An effective methodological toolkit for forecasting financial and economic sustainability]. *Aktual'ni problemy ekonomiky – Actual problems of economy*, 1, 359-366. [in Ukrainian].
3. Gryshova, I, Shestakovs'ka, T, Khuan'khan', Yan'. (2018). Rol' fintekh biznesu u rozvytku tsyfrovoyi ekonomiky Ukrainy [The role of fintech business in the development of Ukraine's digital economy]. *Tsyfrova ekonomika: trendy ta perspektyvy : materialy Mizhnarodnoyi naukovo-praktychnoyi konferentsiyi - Digital Economics: Trends and Prospects: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference [Ternopil', 25 zhovtnya 2018 r.]*. Ternopil': Osadtsa Yu. V., 2018. 61-64.
4. Pro mors'ki porty Ukrainy: zakon Ukrainy vid 17 trav. 2012 r. # 4709-VI iz zminamy [On the seaports of Ukraine: the law of Ukraine.]. (2012) *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrainy - Information of the Verkhovna Rada of Ukraine (VVR)*. 2013. # 7. St. 65. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>. [in Ukrainian].
5. Stratehiya rozvytku mors'kykh portiv Ukrainy na 25 rokiv. Proekt [Strategy of development of seaports of Ukraine for 25 years. Project]. (n.d.). URL: <http://frt ukr.org/ua/home/zakonodavstvo/galuz-morskogo-transportuu/postanovi-kmu/623-strategiya-rozvitku-morskikh-portiv-ukrajini-na-25-rokiv>. [in Ukrainian].
6. Ofitsiyyny sayt Derzhavnoho pidpryyemstva "Administratsiya mors'kykh portiv Ukrainy" [Official site of the State Enterprise "Administration of Seaports of Ukraine"]. (2019). URL: <http://www.uspa.gov.ua>. [in Ukrainian].