

Bjelashov Je. Pidvyshhennja tranzytnoi' pryvablyvosti mors'kyh portiv Ukrainy. *Zovnishnja torgivlja: ekonomika, finansy, pravo*. 2022. № 2. S. 124-132. Serija. Ekonomichni nauky. [https://doi.org/10.31617/zt.knute.2022\(121\)10](https://doi.org/10.31617/zt.knute.2022(121)10)

УДК 338.476:656.6(447)

БЕЛАШОВ Євгеній,
головний консультант Національного
інституту стратегічних досліджень
вул. Пирогова, 7-а, м. Київ, 01054, Україна
ORCID: 0000-0003-4509-7187
gloom_@ukr.net; belashov@niss.gov.ua

DOI: 10.31617/zt.knute.2022(121)10

BIELASHOV Yevhenii,
Chief Consultant of the National Institute
for Strategic Studies
7-a, Pirogov St., Kyiv, 01054, Ukraine
ORCID: 0000-0003-4509-7187
gloom_@ukr.net; belashov@niss.gov.ua

ПІДВИЩЕННЯ ТРАНЗИТНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Вступ. Структурні диспропорції національної економіки мають високу залежність України від забезпечення товарного експорту через морські порти. Дослідження транзитного потенціалу морських портів України має виявити пріоритетні завдання державної політики, реалізація яких позитивно впливатиме на переробку транзитних вантажів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить про високу актуальність питання транзитних перевезень морським транспортом і наявну тенденцію щодо зростання світового попиту на них.

Мета статті – перелік заходів, реалізація яких сприятиме залученню капітальних інвестицій у портову інфраструктуру, джерелом фінансування яких є нарощування обсягів переробки морськими портами України транзитних вантажів.

Методи. Об'єктом дослідження є морські порти України, вивчення стану морських транзитних перевезень.

Результати. У статті здійснено аналіз поточного стану й динаміки обробки транзитних вантажів морськими портами України у кількісному та якісному виразах. Виявлено проблеми, що перешкоджають повноцінній реалізації морського транзитного потенціалу України та розроблено заходи, реалізація яких сприятиме нарощуванню обсягів транзитних вантажних перевезень.

Висновки. Морські порти України мають значний потенціал щодо обробки додаткових обсягів транзитних вантажів. Його повноцінна реалізація сприятиме зростанню прибутковості портів і можливості для фінансування модернізаційних програм та оновлення основних засобів.

Ключові слова: транзит, морські порти, обробка вантажів, транзитна привабливість, транзитні вантажі

JEL Classification L99

INCREASING THE TRANSIT ATTRACTIVENESS OF UKRAINIAN MARINE PORTS

Introduction. Structural disproportions of the national economy of Ukraine cause a high level of dependency on goods export, which is mainly done through marine ports. Considering a high level of wear of fixed assets in the port infrastructure, there is a need for attracting additional financial resources for conducting modernization programs. This is proposed to achieve by intensifying transit shipping.

Analysis of recent research and publications shows great relevance of the transit goods shipping subject as well as their role in generating greater cashflow for ports.

The aim of the article is to develop proposals for attracting capital investment towards port infrastructure, while the the source of their financing is suggested to come from an increase of goods transit through Ukrainian ports.

Methods. The object of this article is to study marine ports of Ukraine and the state of sea transit shipping.

Results. An analysis of the current state of transit goods shipping through Ukrainian marine ports is carried from both quantitative and qualitative aspects. Main problems undermining the utilization of the marine transport potential are determined. Proposals are given for increasing the volume of transit goods shipping.

Conclusions. Ukrainian marine ports boast considerable underutilized potential for servicing additional volumes of transit freight. An effective employment of this potential will lead to an increase of ports profitability which, in turn, will open new possibilities for financing modernization programs and renewing fixed assets.

Keywords: transit, marine ports, cargo handling, transit attractiveness, transit freight goods

Конфлікт інтересів: Автор заявляє, що він не має фінансових чи нефінансових конфліктів інтересів щодо цієї публікації; не має відносин з державними органами, комерційними або некомерційними організаціями, які могли б бути зацікавлені у поданні цієї точки зору. З огляду на те, що автор не працює в установі, яка є видавцем журналу, що може зумовити потенційний конфлікт або підозру в упередженості, остаточне рішення про публікацію цієї статті (включно з вибором рецензентів і редакторів) приймалося тими членами редколегії, які не пов'язані з цією установою.

Вступ. Структурні диспропорції розвитку національної економіки України вказують на її високу залежність від зовнішньої торгівлі, значну роль у забезпеченні якої відіграє портова галузь. Показовим є 2020 р., коли частка експорту хлібних вантажів морськими портами України за розрахунками автора на основі інформації Державної служби статистики України становила 91,5 % загального експорту таких вантажів (46,9 млн т з 51,3 млн т). Водночас знос основних засобів портового господарства складає 80 %, а портових кранів – 95 %, що ставить під загрозу майбутнє економічне зростання в Україні [1; 2]. Тому вкрай важливим є створення сприятливих умов для відтворення основних засобів портового господарства України, що має стратегічне значення. Джерелом фінансування такого відтворення може бути використаний транзитний потенціал морських портів України. Проведене дослідження набуває додаткової актуальності через неспровоковане вторгнення РФ до України 24.02.2022, внаслідок якого призупинена робота 9 з 11 морських портів (порти у м. Рені та м. Ізмаїл продовжують здійснювати операції з відвантаження у невеликих обсягах). Експортні операції морськими портами України з початку вторгнення не проводяться через неможливість гарантувати їх безпеку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання транзитних перевезень через морські порти активно досліджуються вітчизняними вченими. К. Петренко, К. Мініч оцінили транзитні можливості та дослідили формування ринку транзитних перевезень в Україні [3]. О. Корнієнко, К. Кошара охарактеризували засади функціонування морських портів України в національній транспортній системі [4]. Проблеми та чинники, що обмежують розвиток портової галузі та гальмують загальнонаціональне економічне зростання, досліджені А. Руснак, І. Надточій, Д. Ломоносовим, Н. Потаповою, В. Оніщенко [5]. За кордоном питаннями транзитних потоків та їхнім моделюванням активно займаються М. Matczak, Vilnis Frishfelds, Juris Sennikovs, Uldis Bethers, Jens Murawski, Andrejs Timuhins та ін. [6; 7]. Однак питання створення сприятливих умов для розвитку та нарощування обсягів саме транзитних перевезень морськими портами України остаточно не вивчено.

Метою статті є розробка заходів щодо розширення транзитного потенціалу морських портів України та створення сприятливих умов для залучення додаткових обсягів транзитних вантажів до національної транспортної системи.

Матеріали та методи. Теоретико-методологічною основою написання статті стали праці вітчизняних і закордонних науковців з питань функціонування та розвитку портової галузі. У дослідженні використано емпіричні методи, статистичної оцінки, синтезу та порівняльного аналізу. Основою для аналізу слугувала інформація Державної служби статистики України, видання Організації Об'єднаних Націй та повідомлення органів державної влади України.

Результати дослідження. Через геостратегічне розташування України морські порти відіграють важливу роль у забезпеченні міжнародних перевезень вантажів. До того ж можливості щодо переробки транзитних вантажів лишаються нерезалізованими. Протягом 2012–2020 рр. обсяги переробки транзитних вантажів українськими портами зменшились на 71,5 %, або на 25,2 млн т (рисунк).

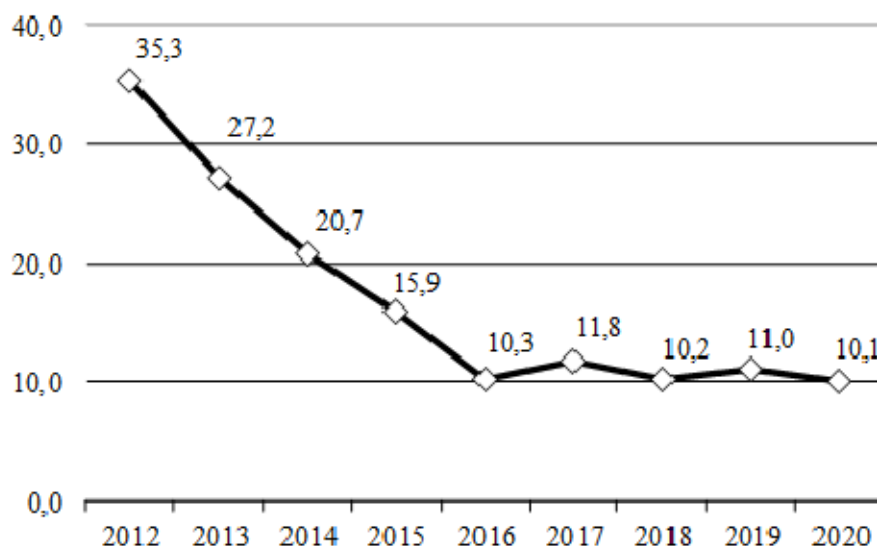


Рисунок. Обсяги переробки транзитних вантажів морськими портами України за 2012–2020 рр., млн т ¹ (за інформацією UNCTAD [8])

За розрахунками автора на основі інформації Адміністрації морських портів України, найбільшого скорочення (без урахування портів Автономної Республіки Крим) зазнали Миколаївський та Одеський морські порти – на 91,9 % та 84,8 %, або 2,0 млн т та 6,3 млн т відповідно. За цей період у морських портах України скоротились обсяги обробки транзиту нафтопродуктів (на 99,8 %), вугілля (на 96,9 %), хімічних та мінеральних добрив (на 86,4 %), хлібних вантажів (на 80,6 %), чорних металів (на 74,4 %) (за інформацією Адміністрації морських портів України).

Варто зазначити, що скорочення переробки транзитних вантажів морськими портами України проводилось на тлі масштабного розвитку

¹ Показники роботи Адміністрації морських портів України за відповідний період. URL: <http://www.uspa.gov.ua/pokazniki-roboti>

портової інфраструктури в сусідніх країнах. Так, у румунському порту Констанца компанією *COMVEH* відбувається будівництво вантажного терміналу потужністю 5 млн т на рік площею 60 км² [9]. Логістика терміналу включає глибоководний причал, залізничну колію та річкову інфраструктуру, що дає змогу здійснювати мультимодальні перевезення річкою Дунай. Загалом у порту Констанца відбувається реалізація інфраструктурних проєктів загальною вартістю 1 млрд євро. Протягом останнього десятиріччя в грузинський порт Батумі інвестовано 48 млн євро, що дало змогу наростити його потужність до 18 млн т на рік. Аналогічно, за реалізації інвестиційного проєкту в порту Поті компанією *APM Terminals Poti* збільшаться переробка контейнерів до 1 млн teu та вантажообіг на 10 млн т на рік. Вартість проєкту становить 250–300 млн дол. США [10].

Розглянемо основні причини скорочення обсягів переробки транзитних вантажів морськими портами України протягом 2014–2016 рр.

Втрата всіх морських портів Кримського півострову внаслідок його окупації у 2014 р. РФ. Втрачено Євпаторійський, Керченський, Севастопольський, Феодосійський та Ялтинський морські порти. Вартість втраченого майна у портовому господарстві, за інформацією АМПУ, становить 1,24 млрд грн [11]. Частка втрачених портів у загальному обсязі переробки транзитних вантажів усіма портами України у 2013 р. складала 18 %, або 4,9 млн т. Основна частина транзитних вантажів припадала на Керченський та Феодосійський морські порти (50 %, або 2,4 млн т та 41,6 %, або 2,0 млн т відповідно). Варто зазначити, що в економіці України й до 2014 р. спостерігалось скорочення обсягів обробки транзитних вантажів, проте втрата портів Криму значно прискорила цей процес.

Систематичні незаконні дії РФ щодо обмеження використання українськими суднами Керч-Єнікальського каналу, які призводили до простоїв та втрати прибутків перевізниками, що зрештою спричинило повну втрату портами Азовського моря обробки транзитних вантажів. Якщо у 2013 р. портами Азовського моря (без урахування АРК) перероблено 1,2 млн т вантажів, більша частка з яких припадала на Маріупольський морський порт (98,1 %, або 1,2 млн т), то з 2016 р. у цьому регіоні транзитні вантажі не оброблялись взагалі. На здатність морських портів обслуговувати та залучати транзитні вантажі негативно вплинуло сприйняття перевізниками України як нестабільної та небезпечної ланки логістичних перевезень.

Високий рівень зношеності портового господарства, який перевищує 80 %. [12] Насамперед це стосується стану причального фронту та площ відкритих складських майданчиків. Це знижує конкурентоспроможність та економічну привабливість українських портів, обмежуючи їхню здатність ефективно та своєчасно переробляти транзитні вантажі. Так, за субіндексом якості портової інфраструктури глобального індексу конкурентоспроможності Всесвітнього економічного

форуму у 2017 р. Україна займала 93-є місце з 137. У подальші роки за розрахунком індексу цей показник більше не використовувався.

Недостатня здатність морських портів України обслуговувати мультимодальні перевезення. Так, попри те, що обсяг обробки контейнерів в Україні протягом 2012–2020 рр. зріс на 44,7 % (з 725,0 тис. teu до 1049,2 тис. teu – через зростання експорту на 55,2 % та імпорту на 50,9 %), обробка транзитних контейнерів скоротилась на 34,8 % (з 67,9 тис. teu до 44,2 тис. teu) (розрахунки автора на основі інформації Адміністрації морських портів України). Отже, українські порти втрачають найрентабельніші види транзитних перевезень, зосереджуючись на обробці вантажів з обмеженою прибутковістю. При цьому, за розрахунками автора на основі інформації Адміністрації морських портів України, обсяги обробки контейнерних вантажів портами у світі стабільно зростають (на 4,7 % у 2018 р., або на 35,3 млн teu порівняно з 2017 р., і на 21,8 %, або на 142,2 млн teu порівняно з 2013 р.). Це свідчить про відставання українських портів за обсягами контейнерної переробки майже утричі від світових тенденцій. Але, крім технічних обмежень, важлива роль тут належить і політичним мотивам, насамперед питанню здатності України гарантувати безпеку перевезень в умовах російської агресії, що наглядно ілюструється блокуванням роботи морських портів України у 2022 р.

Високі ставки портових зборів у вітчизняних морських портах. На думку експертів Світового Банку, для забезпечення конкурентоспроможності морських портів України необхідно знизити портові збори на 50 % [12]. Загалом вартість логістичних витрат у портах України за здійснення експорту пшениці на 40 % вища, ніж аналогічні витрати у портах Франції та Німеччини. В Україні застосовується сім портових зборів – маяковий, корабельний, канальний, причальний, адміністративний, якірний і санітарний, тоді як порти в Амстердамі або Роттердамі мають лише три. Частка портових зборів у загальній величині логістичних витрат для українських портів становить від 17 до 31 % залежно від вантажу [13]. Зменшення портових зборів є важливим важелем підвищення конкурентоспроможності морських портів України та їх здатності залучати транзитні вантажі.

Основними наслідками втрати транзитного потенціалу морських портів України є:

- скорочення прибутковості морських портів України та відповідне недоотримання доходів державним та місцевими бюджетами, втрата інвестиційного ресурсу Адміністрацією морських портів України;
- триваюче витіснення України зі світового ринку транзитних перевезень;
- кризовий стан роботи українських портів узбережжя Азовського моря;
- втрата обсягів вантажних перевезень АТ «Українська залізниця»;

- орієнтація портів на переробку вантажів з обмеженою рентабельністю;
- зменшення інвестиційної привабливості морських портів України та вартості їхньої передачі у концесію.

Для забезпечення привабливості українських морських портів для перевізників протягом останніх років здійснено низку реформ. У 2018 р. знижено вартість портових зборів на 20 %, проте порівняно з іншими портами причорноморського регіону вони лишаються зависокими. У 2018 р. Кабінетом Міністрів України схвалено Національну транспортну стратегію на період до 2030 р., що передбачає запровадження європейської моделі порт-лендлорд, коли держава як власник землі, де розташовано порт та моря навколо нього, надає термінали в оренду приватним компаніям. Стратегія також передбачає провадження гнучкої системи формування конкурентної тарифно-цінової політики, що сприятиме залученню транзиту. У 2019 р. скасовано обов'язковий контроль ізольованих баластних вод суден під час їх перебування у внутрішніх морських водах України, який у багатьох випадках був приводом для безпідставних затримок суден. У 2019 р. Верховною Радою України прийнято Закон України «Про Концесії», який відкриває можливість залучення вкрай необхідних інвестицій у транспортну інфраструктуру. Як результат, Міністерством інфраструктури України проведено конкурси щодо передачі в концесію ДП «Стивідорна компанія "Ольвія"» та ДП «Херсонський морський торговельний порт» строком на 35 років. Компанії, які отримали зазначені порти у концесію, зобов'язались інвестувати в портову та місцеву інфраструктуру 3,7 млрд грн та 98 млн грн відповідно.

Постковідне відновлення світової економіки неодмінно матиме наслідком відповідне зростання обсягів морських транзитних перевезень. Аналогічно, воєнні дії, які унеможливають роботу морських портів України на початку 2022 р., мають закінчитися, та експортно-імпортні операції будуть відновлені. Тому вкрай необхідно вчасно вжити оперативні заходи, які сприятимуть залученню додаткових обсягів транзитних вантажопотоків до морських портів України в умовах відновлення їх повноцінної роботи, а саме:

- розглянути можливість зниження ставок портових зборів, що позитивно вплине на здатність портів залучати додаткові обсяги вантажів;
- зменшити норму відрахування чистого прибутку, отриманого Адміністрацією морських портів України до державного бюджету України до рівня, який забезпечуватиме здатність АМПУ здійснювати свої функції, зокрема фінансувати днопоглиблювальні роботи у необхідних обсягах, що дасть змогу зменшити витрати на експортно-імпортну логістику та підвищити конкурентоспроможність морських портів України на світовому ринку транзитних перевезень;
- ініціювати законодавче закріплення цільового характеру використання певного відсотку прибутків, отриманих від діяльності АМПУ, які мають спрямовуватись на розвиток морських портів;

- подати на розгляд Верховної Ради України доопрацьований проєкт Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо сприяння розвитку морегосподарського комплексу» № 7385 від 08.12.2017, спрямований на вдосконалення функціонування державної системи забезпечення безпеки мореплавства, підвищення ефективності управління морськими портами, розмежування державних і господарських функцій у морських портах² з метою забезпечення гармонізації законодавства України з міжнародними договорами у сфері торговельного мореплавства, оптимізацію законодавства у сфері видачі дозволів на проведення робіт на землях водного фонду та підвищення ефективності державної системи організації судноплавства;
- впровадити механізми участі приватних компаній у наданні послуг з буксирування та лоцманських послуг, що матиме наслідком утворення конкурентного середовища на ринку цих послуг і сприятиме зниженню їх вартості для перевізників;
- зменшити кількість портових зборів шляхом агрегації, що дасть змогу оптимізувати їх адміністрування та спростити суднозаходи в українські порти для операторів суден;
- забезпечити реалізацію положень Конвенції про процедуру спільного транзиту шляхом впровадження електронної транзитної системи для функціонування режиму спільного транзиту, що поліпшуватиме умови здійснення транзитних перевезень територією України;
- прискорити впровадження інформаційної системи «Морське вікно» на виконання Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р., що позитивно впливатиме на здатність українських морських портів залучати додаткові транзитні вантажопотоки.

Реалізація цих заходів позитивно впливатиме на умови функціонування морських портів України, підвищить їх привабливість для здійснення обробки транзитних вантажів і здатність конкурувати за вантажопотоки з іншими портами середземноморсько-чорноморського регіону.

Висновки. Морські порти України мають значний незадіяний потенціал щодо обробки додаткових обсягів транзитних вантажів. Повноцінній реалізації цього потенціалу заважає зношений стан основних засобів портового господарства, незаконні заходи з боку РФ щодо обмеження свободи судноплавства у мирний час та блокування портової галузі України під час вторгнення на початку 2022 р., недостатня розвиненість потужностей з обслуговування мультимодальних перевезень тощо. Створення сприятливих умов для залучення додаткових обсягів транзитних вантажів матиме наслідком зростання

² Проєкт Закону уточнює принцип організації функціонування та розвитку морських портів, згідно з яким передбачено об'єднання інтересів та діяльності держави в особі органів державної влади, органів місцевого самоврядування, капітана морського порту, Адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують безпечне функціонування морського порту, та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту

прибутковості портів, які отримують додаткові можливості для фінансування модернізаційних програм та оновлення основних засобів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Потапова Н. М., Оніщенко В. В. Перевантажувальні комплекси портів як основа підвищення їх конкурентоспроможності. *Reporter of the priazovskyi state technical university*. 2017. № 33. С. 192-202.
2. Кубраков О. Залучаємо інвестиції в портову інфраструктуру завдяки зниженню дивідендів та концесійним проектам. URL: <http://www.uspa.gov.ua/pres-tsentr/novini/novini-galuzi/18952-oleksandr-kubakov-zaluchaemo-investitsiji-v-portovu-infrastrukturu-zavdyaki-znizhennyu-dividendiv-ta-kontsesijnim-proektam> (дата звернення: 01.11.2021).
3. Петренко К. В., Мініч К. С. Оцінювання транзитних можливостей України в світовому економічному просторі. *Економічний вісник НТУУ «КПІ»: збірник наукових праць*. 2017. № 14. С. 112-119.
4. Корнієнко О. П., Кошара К. А. Організаційно-економічні засади функціонування морських портів України в системі ринку транспортних послуг. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2017. № 1 (62). С. 84-93.
5. Руснак А. В., Надточій І. І., Ломоносов Д. А. Чинники формування конкурентоспроможності та сталого розвитку морських портів України. *Економічна наука*. 2021. №2. С. 24-28.
6. Matczak M. A Simplified Forecasting Model for the Estimation of Container Traffic in Seaports at a National Level – the Case of Poland. *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. 2020. Vol. 14. No. 1. P. 153-158.
7. Vilnis Frishfelds, Juris Sennikovs, Uldis Bethers et al Modeling Transit Flow Through Port Gates and Connecting Channel in Baltic Sea–Liepaja Port–Liepaja Lake System. *Frontiers in Marine Science*. URL: <https://doi.org/10.3389/fmars.2021.657721> (дата звернення: 02.11.2021).
8. Review of Maritime Transport, UNCTAD. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf (дата звернення: 04.11.2021).
9. Офіційний сайт компанії COMVEX. URL: <https://www.comvex.ro/en/> (дата звернення: 02.11.2021).
10. Офіційний сайт компанії APM Terminals Poti. URL: <https://www.apmterminals.com/en/poti/> (дата звернення: 02.11.2021).
11. Адміністрація морських портів вимагатиме від Росії компенсувати 1,24 млрд грн за втрачене в Криму майно. URL: <http://www.uspa.gov.ua/pres-tsentr/novini/novini-ampu/17314-ampu-vimagatime-vid-rosiji-ponad-1-24-mlrd-grn-kompensatsiji-zavtrachene-majno-v-krimskikh-portakh> (дата звернення: 02.11.2021).
12. Омелян спрогнозував нове зниження портових зборів. URL: <https://nv.ua/ukr/biz/economics/omelyan-sprognozuvav-nove-znizhennya-portovih-zboriv-2477852.html> (дата звернення: 01.11.2021).
13. Що не так з портовими зборами в Україні і як зробити їх конкурентними URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2017/09/6/628700/> (дата звернення: 02.11.2021).

REFERENCES

1. Potapova, N. M., & Onishhenko, V. V. (2017). Perevantazhuval'ni komplekxy portiv yak osnova pidvyshhennja i'h konkurentospromozhnosti [Transshipment complexes of ports as a basis for increasing their competitiveness]. *Reporter of the priazovskyi state technical university*, 33, 192-202 [in Ukrainian].
2. Kubakov, O. Zaluchajemo investycii v portovu infrastrukturu zavdjaky znyzhennju dyvidendiv ta koncesijnym projektam [We attract investment in port infrastructure through reduced dividends and concession projects]. Retrieved from <http://www.uspa.gov.ua/pres-tsentr/novini/novini-galuzi/18952-oleksandr-kubakov-zaluchaemo-investitsiji->

- v-portovu-infrastrukturu-zavdyaki-znizhennyu-dividendiv-ta-kontsesijnim-proektam (дата звернення: 01.11.2021) [in Ukrainian].
3. Petrenko, K. V., & Minich, K. S. (2017). Ocynjuvannja tranzynnyh mozhlyvostej Ukrai'ny v svitovomu ekonomichnomu prostori [Assessment of Ukraine's transit opportunities in the world economic space]. *Ekonomichnyj visnyk NTUU «KPI»: zbirnyk naukovykh prac' – Economic Bulletin of NTUU «KPI»: a collection of scientific papers, 14*, 112-119 [in Ukrainian].
 4. Kornijenko, O. P., & Koshara, K. A. (2017). Organizacijno-ekonomichni zasady funkcionuvannja mors'kyh portiv Ukrai'ny v systemi rynku transportnyh poslug [Organizational and economic principles of functioning of seaports of Ukraine in the system of the market of transport services]. *Visnyk social'no-ekonomichnyh doslidzhen' – Bulletin of socio-economic researches, 1 (62)*, 84-93 [in Ukrainian].
 5. Rusnak, A. V., Nadtochij, I. I., & Lomonosov, D. A. (2021). Chynnyky formuvannja konkurentospromozhnosti ta stalogo rozvytku mors'kyh portiv Ukrai'ny [Factors of formation of competitiveness and sustainable development of seaports of Ukraine]. *Ekonomichna nauka – Economics, 2*, 24-28 [in Ukrainian].
 6. Matczak, M. (2020). A Simplified Forecasting Model for the Estimation of Container Traffic in Seaports at a National Level – the Case of Poland. *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, (Vol. 14), 1*, 153-158 [in English].
 7. Vilnis, Frishfelds, Juris, Sennikovs, & Uldis, Beters (et al.) Modeling Transit Flow Through Port Gates and Connecting Channel in Baltic Sea—Liepaja Port—Liepaja Lake System. *Frontiers in Marine Science*. DOI: 10.3389/fmars.2021.657721 (дата звернення: 02.11.2021) [in English].
 8. Review of Maritime Transport, UNCTAD. Retrieved from https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf (data zvernennja: 0q.11.2021) [in English].
 9. Oficijnyj sajt kompanii' COMVEX [Official website of COMVEX]. Retrieved from <https://www.comvex.ro/en/> (data zvernennja: 02.11.2021) [in Ukrainian].
 10. Oficijnyj sajt kompanii' APM Terminals Poti [Official website of the company APM Terminals Poti]. Retrieved from <https://www.apmterminals.com/en/poti/> (data zvernennja: 02.11.2021) [in Ukrainian].
 11. Administracija mors'kyh portiv vymagatyne vid Rosii' kompensuvaty 1,24 mlrd grn za vtrachene v Krymu majno [The administration of seaports will demand from Russia to compensate UAH 1.24 billion for the property lost in Crimea]. Retrieved from <http://www.uspa.gov.ua/pres-tsentr/novini/novini-ampu/17314-ampu-vimagatime-vid-rosiji-ponad-1-24-mlrd-grn-kompensatsiji-za-vtrachene-majno-v-krimskikh-portakh> (data zvernennja: 02.11.2021) [in Ukrainian].
 12. Omeljan sprognozuvav nove znyzhennja portovyh zboriv [Omeljan predicted a new reduction in port dues]. Retrieved from <https://nv.ua/ukr/biz/economics/omeljan-sprognozuvav-nove-znizhennja-portovyh-zboriv-2477852.html> (data zvernennja: 01.11.2021) [in Ukrainian].
 13. Shho ne tak z portovymy zboramy v Ukrai'ni i jak zrobyty i'h konkurentnymy [What is wrong with port dues in Ukraine and how to make them competitive]. Retrieved from <https://www.epravda.com.ua/publications/2017/09/6/628700/> (data zvernennja: 02.11.2021) [in Ukrainian].

Надійшла до редакції 30.11.2021.

Прийнято до друку 13.12.2021.

Опубліковано онлайн 22.04.2022.