

# АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ УКРАИНЫ

## ANALYSIS OF THE STATE AND TRENDS OF DEVELOPMENT OF UKRAINIAN SEAPORTS

**Алиса ДЕМЬЯНЧЕНКО,**  
кандидат экономических наук,  
Азовский морской институт  
Одесской национальной морской академии



**Alisa DEM'YANCHENKO,**  
PhD Economics,  
Azov Maritime Institute  
of Odessa National Maritime Academy

Среди стран, имеющих выход в Черноморо-Азовский бассейн, именно Украина обладает наибольшим представительством – 18 морских торговых портов. Однако в рейтинге 25 крупнейших морских предприятий нашего региона [7] первенство держит Новороссийский морской торговый порт (Российская Федерация), за ним следует порт Констанца (Румыния) с объемом грузооборота в половину меньше (36,4 млн. т в 2010 году против 76,2 млн. т). Одесский морской торговый порт занимает только 4 позицию с грузооборотом 24,7 млн. т. Лидерство Новороссийского порта обусловлено в первую очередь отсутствием достойных конкурентов на Юге России и мощным нефтепотоком, идущим с Востока на Запад. Отсутствие украинских портов в первой тройке рейтинга компенсируется их присутствием на 13-й из 25 его позиций. Причем среди государственных морских портов можно увидеть и частные терминалы, успешно конкурирующие в отрасли морских перевозок:

«Трансинвестсервис» (порт Южный) занимает 10-ю позицию, «Ника-Терра» и «Нибулон» (порт Николаев) – 19-ю и 23-ю позиции соответственно, «Укртрансффта» (порт Южный) – 24-ю, «Авлита» (порт Севастополь) замыкает рейтинг. Из государственных портов, кроме Одесского, представлены Южный МТП (6-е место), Мариупольский (7-е место), Ильичевский (8-е место), Николаевский (15-е место), Измаильский (16-е место), Керченский (17-е место), Днепро-Бугский (18-е место). Таким образом, уверенно можно говорить о том, что через украинские порты обеспечивается до 40% всего грузооборота региона, а это достаточно весомый показатель важности национального портового комплекса не только для Украины, но и других стран, связывающих свою экономику с Черноморо-Азовским бассейном.

Несмотря на устойчивое положение украинских портов, их финансовые показатели неоднозначны. Рентабельность существенно превышает аналогичные показатели металлургической, химической промышленности, агрокомплекса, но доля налоговых поступлений в доходах государственного бюджета составляет всего около 0,8%, что крайне мало для этого вида деятельности. Эксперты отмечают, что такое положение дел связано в первую очередь с существующей ситуацией в сфере распоряжения имуществом морских портов. В качестве доходов они зачастую получают не столько доходы от операционной деятельности, связанные с предоставлением традиционных услуг, а арендные платежи, уплачиваемые стивидорными компаниями за пользование причалами и

портовой техникой. В связи с этим появляется возможность маневрирования денежными потоками и снижения доходности портов.

Проблемами развития морской транспортной отрасли Украины занимаются многие ученые и квалифицированные специалисты. **В. Михайлова** [9], **Д. Щербаков** [18; 19], **К. Ильницький** [6] уделяют внимание анализу состояния морского транспорта и деятельности морских портов; **В. Чекаловец** [1; 17], **М. Примачев** изучают вопросы совершенствования управления морскими портами.

Однако существует необходимость продолжения и обобщения результатов их работы, на основании чего можно выявить направление движения отрасли и ее перспективы в будущем.

Таким образом, необходимость анализа работы украинских морских портов, который позволил бы выявить сильные и слабые стороны отечественных предприятий, определить возможности и направления их развития в существующей

конкурентной среде, достаточно очевидна, особенно в посткризисных условиях возрождения мировой экономики.

Оптимистичные прогнозы роста грузооборота морских портов Украины в 2008 году скорректировал мировой кризис. Не успели украинские порты достигнуть максимального объема переработки грузов, установленного в 1990 году (в 2008 грузопереработка превысила 121 млн. т, достигнув 132,2 млн. т), как в 2009 ее показатели снова опустились до 117,3 млн. т [19]. При этом степень связи между состоянием мировой экономики и активностью морского транспорта достаточно велика. Если определить значения коэффициентов корреляции между показателями темпов роста мирового ВВП или ВВП Украины и темпами роста грузооборота морских портов, то связь очевидна: в первом случае изменение темпов роста мирового ВВП определяет до 60% динамики грузооборота портов Украины. Что касается связи между ростом ВВП Украины и переработкой грузов в портах, то здесь влияние еще выше – около 80%. Данный факт объясняется тем, что в структуре грузооборота преобладает именно экспорт и транзит грузов, а импорт, обусловленный уровнем потребления внутри Украины, зависит от состояния экономики и доходов населения. Если визуальным образом проанализировать динамику данных показателей (**рис. 1**), можно заметить расхождение в тенденциях только в 2003-2004 годах и 2007, когда темпы роста грузооборота морских портов были ниже, чем рост мирового и украинского ВВП. Прогноз Мирового Банка [8] о росте ВВП Украины на 2011-2012 на 4,5% и 5,1% соответственно дает

*Проведен анализ развития морской транспортной отрасли Украины в 2002-2011 годах. Охарактеризовано положение украинских морских портов в Черноморо-Азовском регионе. Определена зависимость между ростом мирового, национального ВВП и ростом грузооборота портов. Рассматриваются тенденции и направления дальнейшего развития отрасли.*

*It is analyzed the marine transport sector in Ukraine in 2002-2011 years. It is characterized the position of Ukrainian seaports in Chornomor-Azov region. It is determined the relationship between the growth of the world, the national GDP and the growth of cargo ports. The tendencies and directions of further development of the industry are being examined.*

Рис. 1. Динамика темпов роста мирового ВВП, ВВП Украины и грузооборота морских портов в 2002-2010 годах, %

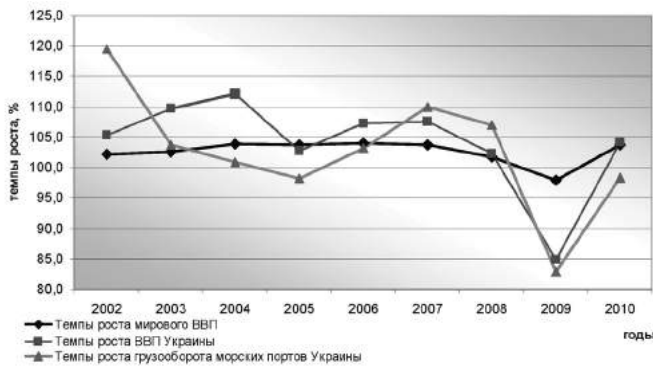


Рис. 2. Динамика грузооборота в морских портах Украины в 2002-2010 годах, млн. т

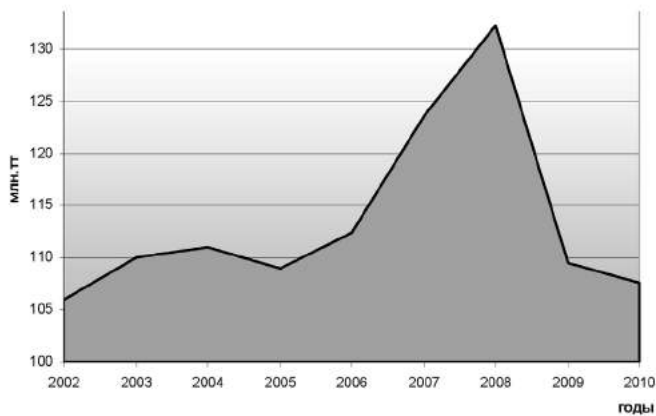
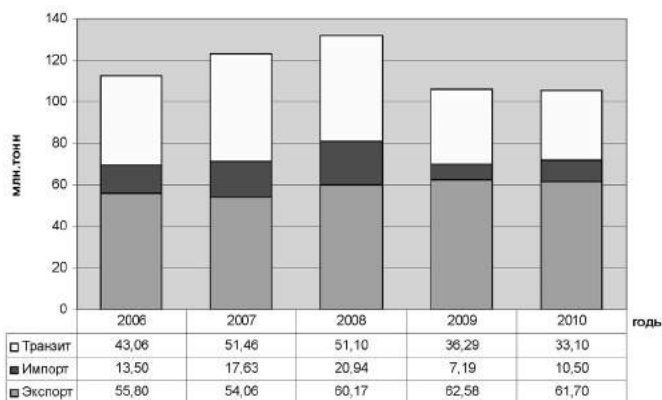


Рис. 3. Изменение структуры экспорта, импорта и транзита грузов в морских портах Украины в 2006-2010 годах, млн. т



возможность предсказать и рост объемов перевалки грузов в морских портах на 3-4% в год (при условии отсутствия влияния сугубо национальных факторов).

Анализ абсолютных объемов грузопереработки морских портов Украины, представленный на рис. 2, дает возможность проследить процесс наращивания мощности отечественного морского транспортного комплекса.

Рост обработки грузов плавно нарастал с 2002 по 2004 год, этому способствовала:

□ благоприятная конъюнктура на рынке черных металлов, доля которых в общей структуре экспорта составляет почти 30%;

□ введение в эксплуатацию новых портовых терминалов: повысил мощность новый нефтетерминал порта Южный, в 2002 году на берегу Днепро-Бугского лимана построен комплекс по перевалке калийных удобрений ЗАО «Николаевский калийный терминал», в 2003 на территории Черноморского СРЗ начал работу зерновой терминал компании «Нибулон» [14].

Однако в 2005 году набравшая обороты позитивная динамика немного ухудшилась: грузооборот морских портов упал почти на 2% (со 111,4 млн. т до 109). В качестве причин такой ситуации эксперты назвали неудачную кадровую политику, когда на место профессионалов назначались специалисты, выбранные не по уровню квалификации и опыта работы в отрасли, а по политическим признакам. Немаловажную роль сыграло повышение тарифов на железной дороге, посредством которой в порты доставляется и отправляется основная масса грузов. Кроме того, в Одесском, Бердянском, Феодосийском портах наблюдалось снижение переработки грузов из-за их перенаправления владельцами в более выгодные для них порты Балтики и России [17].

В 2006 году ситуация нормализовалась. Несмотря на нерешенные кадровые проблемы и неудавшееся увеличение аккордных ставок за переработку грузов, результаты работы портов к 2007 стали существенно улучшаться: со 112,4 млн. т грузов в 2006 году до 123,6 – в 2007 [19]. Показатели грузооборота снизили только два морских порта – Евпаторийский (из-за запрета добычи песка) и Усть-Дунайский (из-за замывания глубин акватории). В свою очередь Керченский, Октябрьский, Мариупольский, Южный, Ильичевский порты ставили свои рекорды. Структура грузопереработки стала отражением внутреннего состояния экономики страны и ее внешнеэкономической деятельности. На фоне общего снижения экспорта и отрицательного сальдо платежного баланса существенно возросли потоки импортных и транзитных грузов в портах, в результате чего удельный вес транзита почти догнал экспорт (41,6% и 43,7% соответственно). Структура экспорта, импорта и транзита грузов (рис. 3) характеризует состояние внешнеэкономической деятельности морских портов Украины.

Что касается товарной структуры грузов, то первенство в импорте удерживала перевалка угля, руды, химическая продукция, потребитель которых – металлургия, стала существенно наращивать производство металла, что повлекло недостаток отечественного сырья. Кроме того, металлургия России стала самостоятельно потреблять почти все свое железорудное сырье, уголь и кокс, поэтому основной импорт продуктов пошел в Украину морем от других поставщиков. В экспорте преобладала переработка контейнерных грузов, продовольственных товаров. К отметке в 10 млн. т приблизился показатель переработки строительных грузов. За 2007 год их грузооборот вырос на четверть. Каботажные перевозки стройматериалов (4,3 млн. т, или 137,8% к 2006 году) продолжали догонять экспорт (5,1 млн. т, или 116,4%). Наливных грузов в 2007 было обработано 24,9 млн. т, что превысило показатель 2006 года на 20,1%. И если экспорт таких грузов остался практически на том же уровне, то импорт и транзит выросли на 41,5% и 28,2% соответственно. Причем почти две трети налива (15,5 млн. т) прошло через Одесский порт, из них 12,6 млн. т – в режиме транзита. Государственное квотирование экспорта зерновых коснулось и работы морских портов: в 2007 году грузооборот уменьшился почти в 2 раза – до 3,4 млн. т. Недостаток экспорта компенсировался транзитом зерновых, который увеличился до 3,2 млн. т. Перевалка контейнерных грузов также продолжала расти: в весовом эквиваленте – на



Рис. 4. Темпы роста грузооборота морских портов Украины в 2009 году, %

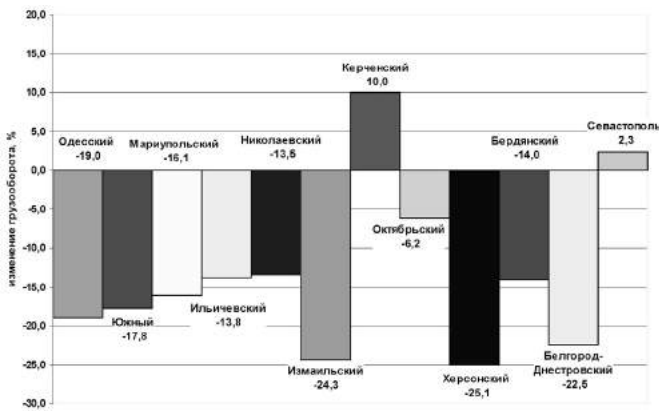
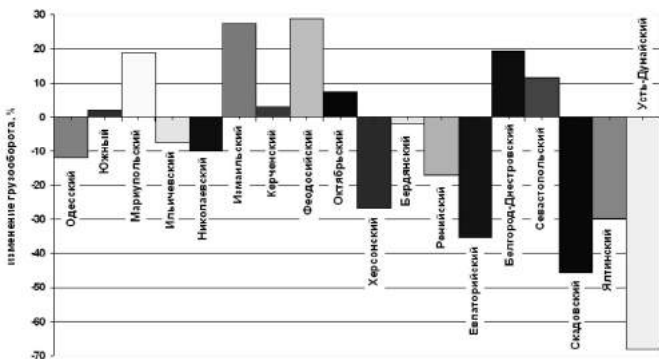


Рис. 5. Темпы роста грузооборота морских портов Украины в 2010 году, %



34,4%, в количественном – на 42,7%, при этом украинские порты впервые преодолели планку в 1 млн. TEU [19].

В 2008 по сравнению с 2007 годом грузооборот вырос еще на 6,8%. А в целом по Украине вместе с приватизированными портами общий грузооборот превысил 170 млн. т. И если в 2007 портовые мощности были загружены всего на 68,7%, то в 2008 этот показатель достиг 73,4%. Лидерами по приросту грузооборота стали Одесский порт (3,2 млн. т), Ильичевский (2,9 млн. т), Николаевский (1,7 млн. т). В направленности грузов также произошли изменения: увеличилась доля экспорта почти на 5% как за счет транзита, так и за счет импорта. По сравнению с 2007 годом в 2008 экспорт возрос на 12%, импорт – на 21%. Причем наибольшие показатели за всю историю своего существования продемонстрировали Одесский порт – 34,6 млн. т и Николаевский – 9,3 млн. т. Рекордного показателя за годы независимости Украины достиг Херсонский порт – 4,3 млн. т [18].

Увеличилась переработка нефтепродуктов в Феодосийском порту, хотя более двух третей этого вида груза продолжает проходить через Одесский порт. Существенно вырос экспорт угля и руды на фоне падения его транзита. Причиной тому стало бурное развитие экономик Китая и России, требующих все больше сырьевых ресурсов, а также наращивание Российской Федерацией собственных морских терминалов. В первой половине года наблюдалось падение объемов экспорта зерновых (на 434,5 тыс. т, или 11,7%). Однако небывалое количество нового урожая позволило нарастить экспорт украинского зерна. Продолжающийся рекордный рост конъюнктуры мирового рынка черных металлов обусловил рост экспорта металлопроката, лома, других изделий из черного металла. Если же в 2007 году подавляющий объем экспорта данного вида груза шел через Мариупольский порт,

то в 2008 ситуация стала выравниваться: Южный и Ильичевский увеличили поставки металла, а Одесский порт даже вышел на первое место. Одновременно Одесский и Ильичевский морские порты существенно увеличили обработку контейнерных грузов. Если среднемировой показатель удельного веса контейнеров в объеме сухих грузов составляет около 50-60%, в среднем по Украине он держится на уровне 7%, то эти порты достигли значения 26-28%. В результате в 2008 году контейнеры вошли в первую пятерку перерабатываемой в портах Украины номенклатуры, потеснив нефтепродукты, химические и строительные грузы [18].

Однако кризис, начавшийся в 2008 году, не прекратил своего пагубного влияния после окончания календарного года. В 2009 по сравнению с предыдущим годом грузооборот морских государственных портов Украины упал на 17% до 109,5 млн. т, тут же перечеркнув несколько предыдущих лет достижений отрасли [9]. Из 18 морских портов только 2 показали рост объемов грузопереработки (рис. 4). И это были отнюдь не лидеры отрасли. А Одесский порт, Южный, Ильичевский, Мариупольский существенно снизили объемы перевалки грузов. Но, несмотря на это, Украине удалось привлечь часть транзитных грузов, которые раньше шли через порты России, Румынии, Грузии и Болгарии и немного стабилизировать ситуацию.

Такое состояние отрасли породил кризис мировой торговли, в связи с которым только контейнерные перевозки упали почти на 50%. Кроме этого, неурожай зерновых также не дал существенного прироста перевалки грузов. Снижился экспорт металла. Хотя в целом спад грузопотоков наблюдался только в первом полугодии 2009 года, а с июня по декабрь морские порты демонстрировали стабильный рост грузопереработки.

В 2009 Министерство транспорта и связи отказало портам в возможности предоставлять скидки на переработку транзитных грузов, из-за чего только Одесский порт потерял более 5 млн. т транзитной казахской и российской нефти.

Спорным фактом стало увеличение морскими портами объема полученной чистой прибыли по сравнению с 2008 годом до 1,834 млрд. грн., или на 97,1%, вследствие повышения ставок за проведение погрузочно-разгрузочных работ в портах на 44% и на 58% размеров целевых портовых сборов и плат за услуги, предоставляемые судам заграничавания в морских портах Украины [15]. Специалисты Министерства экономики утверждали, что и с такой ценовой политикой порты Украины останутся конкурентоспособными и смогут удержать существующие грузопотоки, однако, на самом деле, стоимость захода судна в украинский порт стала почти в два раза дороже, чем в порты Румынии, России, Болгарии. Это привело к переориентации грузопотоков, что показала и статистика: если в Украине в 2009 году грузооборот в

Рис. 6. Грузооборот крупнейших портов Украины в 2010 году, млн. т [4]

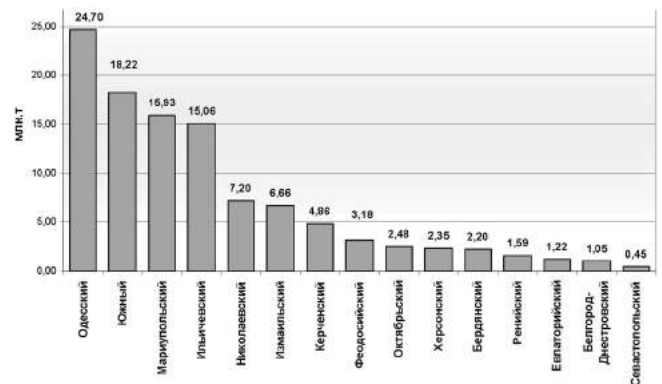
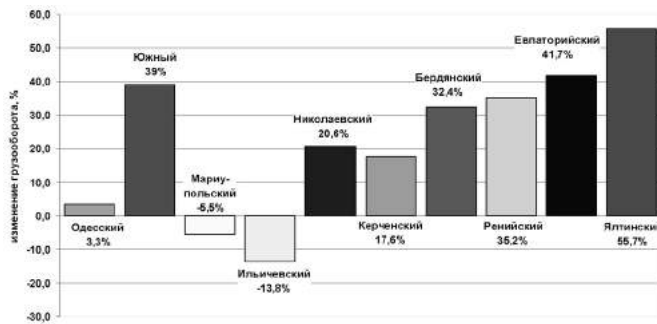


Рис. 7. Изменение грузооборота морских портов Украины в первом полугодии 2011 года по сравнению с первым полугодием 2010, %



портах упал на 11%, то в черноморских портах России он увеличился на 13,7%.

Однако 2009 год был не только проблемным. По результатам Национального морского рейтинга Украины, главным достижением на водном транспорте Украины назван ввод в эксплуатацию нового мощного контейнерного терминала компании «ТИС» в акватории порта Южный. В свою очередь Кабинет Министров Украины одобрил важные для отрасли нормативные акты. Одесский, Ильичевский и Южный порты развернули капитальное строительство перегрузочных комплексов и причалов. Был обустроен судовой ход «Дунай – Черное море», завершено строительство дамбы. Порты преодолели негативную тенденцию сокращения переработки грузов. Создание Государственной администрации морского и речного транспорта положило начало надеждам на адекватное регулирование портовой деятельности.

Начало 2010 года не принесло ожидаемого оживления международных морских перевозок, вследствие чего за 6 месяцев грузооборот портов и терминалов страны снизился по сравнению с аналогичным периодом 2009 на 2,3% – до 75,52 млн. т. Заметно сократился объем транзитных и каботажных перевозок (на 82,3% и 78,5% соответственно) при почти неизменной доле экспорта и высоком темпе роста импорта (176%). В это время причинами отсутствия существенного улучшения ситуации в отрасли эксперты назвали неудачную транзитную политику государства, невнимание к проблемам морского транспорта и медленный выход из кризиса экономики страны в целом. Ближе к концу года ситуация стабилизировалась, общее падение грузооборота в государственных морских портах составило 1,9% [9].

К позитивным моментам можно отнести тот факт, что в 2010 уже восемь, а не два морских порта показали положительные темпы роста (рис. 5). Среди них Мариупольский порт, получивший награду Национального морского рейтинга Украины за наибольший абсолютный рост (2,5 млн. т). К сожалению, положительную динамику не продемонстрировали ни Одесский, ни Ильичевский порты.

Изменился и состав первой десятки крупнейших портов Украины. Если в 2009 Мариупольский порт бы на четвертом месте по грузопереработке, то в 2010 он вошел в тройку лидеров. Улучшил показатели своей работы и Октябрьский порт: по сравнению с предыдущим годом обогнал Херсонский и вышел на 8-е место.

Среди основных причин падения грузооборота в который раз отмечается квотирование экспорта зерновых, падение промышленного производства в мире, из-за чего украинский металл и продукция химпрома становятся менее востребованными. Снижение объемов строительства также привело к снижению объемов перевалки строительных грузов – песка, цемента. Дополнительным негативным фактором конца

2010 года стал рост мировых фрахтовых ставок, что привело к проблемам со своевременной подачей флота. Наряду с описанными тенденциями в Украине в соседних портах Черноморо-Азовского бассейна наблюдался рост грузооборота. Например, в России перевалка выросла на 6%, причем именно по тем видам грузов, которые традиционно считались украинскими – углю, удобрениям, лесу, сахару, контейнерным грузам, металлолому. По мнению специалистов, такая ситуация сложилась не только из-за разных тарифов, но и вследствие технической и технологической отсталости украинских портов. Если мировая тенденция – это строительство специализированных причалов, то украинские порты в основном универсальные. Недостаточная транспортная инфраструктура не позволяет точно в срок обрабатывать грузы и доставлять их потребителям. Высокая степень износа портовой техники также существенно снижает ее производительность и эффективность.

Нарекания вызывает и система управления портами, кадровая политика государства, отсутствие действенного механизма государственно-частного партнерства. Неадекватное таможенное и пограничное законодательство, своеволие сотрудников этих структур приводят к ухудшению имиджа Украины на мировой транспортной арене и способствуют ухудшению состояния морской отрасли. Попытки создавать концепции ее развития сводятся к декларации условий, однако конкретных предложений отечественным и иностранным инвесторам правительство не делает, оставляя провозглашаемые принципы только на бумаге.

В результате национальная морская отрасль течет по руслу развития мировой торговли, иногда даже сопротивляясь глобальным тенденциям роста, что и случилось в 2010 году, когда и Украина, и мир наблюдали оживление, а отечественные порты продемонстрировали спад активности.

Однако если общий объем грузооборота в 2010 снизился, контейнерные перевозки стали возвращаться на докризисный уровень. Сократив обработку контейнеров в 2009 году более чем на 68%, Украина вернула себе лидерство в этой области среди стран Черного моря [4].

По данным Министерства инфраструктуры Украины, в первом полугодии 2011 года наблюдается рост грузооборота морских портов на 6,2% по сравнению с аналогичным периодом 2010. Среди лидеров по росту объемов переработки грузов – Ялтинский, Евпаторийский порты, порт «Южный». Одновременно настоящие флагманы отрасли – Одесский, Мариупольский, Ильичевский, Измаильский порты – продемонстрировали менее оптимистичные цифры (рис. 7). Традиционно основными перерабатываемыми грузами стали руда, зерно, металлы, уголь, нефть, нефтепродукты и контейнеры. Однако на фоне 6-процентного увеличения грузооборота в государственных морских портах, частные терминалы показали более существенный рост – около 28% [10].

В первом полугодии 2011 года существенно возросла доля Украины в общем обороте контейнеров в регионе и составила 31%. Доли остальных стран распределились следующим образом: Румыния – 21,7%, Россия – 29%, Грузия – 12%, Болгария – 6,3% [10].

## ВЫВОДЫ

Таким образом, анализ деятельности морских портов Украины на протяжении последних десяти лет показал, что отрасль движется по определенному руслу, имеющему некоторые характерные черты:

1. Структура грузопотоков, проходящих через морские порты Украины, отражает реальное состояние экономики

государства, являясь индикатором промышленного развития и динамики уровня доходов населения.

2. Нормативно-правовые основы портовой деятельности в Украине существенно отстают от реальных процессов, связанных с движением грузопотоков через отечественные порты, что существенно сужает спектр возможностей их развития.

3. Деятельность частных портовых терминалов на территориях государственных портов зачастую наталкивается на неконкурентные действия со стороны руководства последних, что тормозит рост эффективности работы морского транспорта в целом.

4. Показатели работы частных причалов и терминалов в разы выше государственных. Это обусловлено наличием квалифицированных кадров на ответственных постах, лучшей мотивацией к поиску выгодных контрактов и получению финансовых результатов, более эффективной организацией труда и управления предприятиями, гибкостью и быстрым реагированием на потребности рынка.

5. Тенденции развития мировой морской транспортной отрасли который год показывают рост контейнерных перевозок в структуре грузооборота портов. И несмотря на то, что в последнее время наша страна заняла лидирующее место по переработке контейнеров, налицо низкая пропускная способность украинских портов, связанная с проблемами нехватки производственных мощностей и сложностью контрольной деятельности госорганов, проверяющих импортные и транзитные грузы.

6. Регуляторные мероприятия государственных органов власти, касающиеся квотирования экспорта зерновых, негативно сказываются на деятельности портов и частных терминалов, снижая объемы переработки и направляя крупных покупателей зерна к нашим конкурентам – России и Казахстану.

7. Действия таможенных властей также не способствуют имиджу Украины как надежного партнера по морским перевозкам. Громоздкие процедуры оформления, несовершенное законодательство, высокий уровень коррупции снижает скорость обработки грузов, отталкивая грузовладельцев от сотрудничества с отечественными портами, из-за чего немалые грузопотоки идут в порты Румынии, Болгарии, России.

8. Несмотря на сложный инвестиционный климат и недостаток собственного капитала, в Украине реализуются инфраструктурные инвестиционные проекты, направленные на развитие портовой деятельности, привлекаются государственные средства, отечественные и иностранные инвесторы. Развиваются схемы государственно-частного партнерства.

9. В рамках транспортной стратегии Украины Министерство инфраструктуры планирует увеличить пропускную способность морских портов, обеспечить бюджетное финансирование расширения портовой инфраструктуры на уровне 10% ежегодно. Реализация данного проекта компенсирует дефицит существующих производственных мощностей, что позволит в полной мере удовлетворить спрос на услуги морского транспорта со стороны отечественных и иностранных грузовладельцев.

## CONCLUSIONS

1. The structure of the cargo passing through the seaports of Ukraine reflects the real situation in the state's economy, as an indicator of industrial development and the dynamics of income levels.

2. Legal and regulatory framework of port activities in Ukraine are significantly behind the actual processes associated with the movement of cargo through domestic ports.

3. Activities of private port terminal in the port areas of government, often encounters non-competitive actions by the leadership of the past.

4. The effectiveness of private piers and terminals in the state are several times higher.

5. Trends in the development of world maritime transport industry show increasing of container traffic in the cargo port.

6. Regulatory activities of public authorities relating to the export quotas of grain, adversely affect the activities of private ports and terminals.

7. Actions of the customs authorities do not help the image of Ukraine as a reliable partner for maritime transport.

8. Ukraine has implemented infrastructure investment projects aimed at the development of port activities.

9. As part of the transport strategy of Ukraine, Ministry of Infrastructure is planning to increase the capacity of sea ports, providing government funding expansion of port infrastructure at 10% annually.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Chekalovets V. *Strategic Directions of Ukrainian Ports Economic Development in Transition to Market Relationships*. – SETREF, 2001. – 18 с.
2. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» // Офіційний вісник України. – 2010. – №92. – Ст. 3280.
3. Вильський Г.Б. *Управление морским портом* / [Г.Б.Вильський, И.Н.Гончаров, Ю.Ю.Крук, Е.Д.Крушкін]. – Одесса: Феникс, 2010. – 428 с.
4. Грузооборот морских торговых портов Украины за 12 месяцев 2010 года. Собинформ // Порты Украины. – 2011. – №1. – С. 38-42.
5. Иванов В. *О перспективах морских портов Украины* / В.Иванов // Порты Украины. – 2006. – №3. – Режим доступа: <http://www.blackseatrans.com/article.php?articleID=770>.
6. Ильницький К. *Цена совершенства* / К.Ильницький // Порты Украины. – 2011. – №3. – С. 24-25.
7. Крупнейшие порты Черноморья. Собинформ // Порты Украины. – 2011. – №2. – С. 44.
8. *Мировое экономическое положение и перспективы, 2011 год* // Информационно-аналитический центр морского и речного транспорта. – Режим доступа: <http://mirt.com.ua/ru/news.php?t=2&ob=58>.
9. Михайлова В. *Спад, увы, продовжується* / В.Михайлова // Порты Украины. – 2010. – №6. – Режим доступа: <http://www.blackseatrans.com/article.php?articleID=2323>.
10. *Первое полугодие – с плюсом*. Собинформ // Порты Украины. – 2011. – №6. – С. 46.
11. *Першочергові інвестиційні пропозиції галузей транспорту та зв'язку України*. – К.: Міністерство інфраструктури України, 2010. – 21 с.
12. Петров А. *Програма портової реформи* / А.Петров // Порты Украины. – 2011. – №6. – С. 28-29.
13. Підлісний П.І. *Ефективність управлінських рішень подальшого реформування приватизованих підприємств водного транспорту України*. – К.: Наукова думка, 2003. – 343 с.
14. *Порты Украины в цифрах*. Собинформ. // Порты Украины. – 2005. – №6. – Режим доступа: <http://www.blackseatrans.com/article.php?articleID=187>.
15. Потеев А.Т. *Проблеми й перспективи післякризового розвитку транспортної системи України* / А.Т.Потеев, М.А.Потеева // *Вчені записки Таврійського національного університету ім. В.І.Вернадського. Серія: Економіка і управління*. – 2010. – Т. 23 (62). – № 1. – С. 130-144.
16. Рубцов В. *Время полумер ушло в прошлое. Портовая отрасль нуждается в масштабной реформе* / В.Рубцов // *Зеркало недели*. – 2011. – №11. – Режим доступа: [http://zn.ua/economics/vremya\\_polumer\\_ushlo\\_v\\_proshloe\\_portovaya\\_otrasl\\_nuzhdaetsya\\_v\\_masshtabnoy\\_reforme-78243.html](http://zn.ua/economics/vremya_polumer_ushlo_v_proshloe_portovaya_otrasl_nuzhdaetsya_v_masshtabnoy_reforme-78243.html).
17. Чекаловец В. *Морские торговые порты Украины в рыночных условиях* / В.Чекаловец, С.Крыжановский // Порты Украины. – 2005. – №6. – Режим доступа: <http://www.blackseatrans.com/article.php?articleID=169>.
18. Щербаков Д. *Порты Украины: жажда роста* / Д.Щербаков // Информационный портал «Транспортный бизнес». – Режим доступа: [http://www.tbu.com.ua/articles/porty\\_ukrainy\\_jajda\\_rosta.html](http://www.tbu.com.ua/articles/porty_ukrainy_jajda_rosta.html).
19. Щербаков Д. *Украинские порты: анатомия рекорда* / Д.Щербаков // Информационный портал «Транспортный бизнес». – Режим доступа: [http://tbu.com.ua/articles/ukrainskie\\_porty\\_anatomiya\\_rekorda.html](http://tbu.com.ua/articles/ukrainskie_porty_anatomiya_rekorda.html).