

PECULARITIES OF CRISIS MANAGEMENT IN THE DEVELOPMENT OF PORT ACTIVITY

ОСОБЕННОСТИ АНТИКРИЗИСНОГО УПРАВЛЕНИЯ В РАЗВИТИИ ПОРТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

PhD, Senior Lecturer Shevchenko V.
Odessa National Economic University – Odessa, Ukraine
E-mail: v.shevchen@list.ru

Abstract: *The current status and role of the maritime port industry in the economy is determined. Attention is paid to topical issues of state regulation of port activities. The problems of forming the cargo base of ports are analysed: losing of transit; lack of availability of highly productive deep-water port facilities in Ukraine; the moral and physical deterioration of equipment in Ukrainian ports; the discrepancy of efficiency level of Ukrainian seaports' management to modern international requirements; the availability of bureaucratic procedures; inefficiencies of working with investors; lack of compliance of the existing long-term development strategy of the port sector with the national interests of Ukraine. The factors of the crisis situations in the port activity are determined. The factors of increasing the competitiveness of the ports of Ukraine in the context of globalization are described. The priority directions of development of the port sector to the national interests of Ukraine are identified.*

KEYWORDS: CRISIS MANAGEMENT, SEA PORT, STATE REGULATION, RESTRUCTURING, TRADE OPERATIONS.

1. Введение

Проблемы развития морехозяйственного комплекса страны в последнее время приобретают особую актуальность в связи с тем, что, несмотря на кризисные явления в развитии экономики многих стран, в том числе Украины, морские перевозки – это уникальная сфера деятельности, которая в период кризиса отмечается ростом.

Необходимость снижения стоимости товаров и услуг в условиях кризиса вызывает переименование систем производства в страны с низкой стоимостью ресурсов (Китай, страны Азии). Указанный фактор, в свою очередь, способствует развитию морского транспорта, как одного из самых экологических и дешевых.

Активное развитие морехозяйственного комплекса способствует быстрому экономическому росту страны. Этот факт относится не только к традиционным морским государствам (Англия, США, Италия), но и к большинству развивающихся стран мира (Южная Корея, Тайвань, Чили, Бразилия, Сингапур, Китай) [1]. Рост экономики обуславливается высокой экономичностью морских коммуникаций, возможностями эффективной интеграции стран в мировое хозяйство, бурным развитием промышленно-портовых комплексов, обеспечивающих высокий уровень занятости населения.

В конце 50-х, начале 60-х в СССР была разработана и начата реализация государственного морского проекта, основной целью которого было укрепление геополитических позиций СССР в мире.

Результатом этого проекта стало создание мощного военного и торгового флота страны, развернутой инфраструктуры морского транспорта, создание рыбопромышленной отрасли с собственным флотом. Морской проект содержал соответствующие отраслевые структуры управления, необходимые ресурсы, развернутую сеть образовательных учреждений для подготовки требующихся кадров. Данный проект эффективно функционировал на протяжении 30 лет. После распада СССР Украина получила некоторые фрагменты морской инфраструктуры, однако была потеряна связь с центром управления, расторгнуты налаженные связи с грузовладельцами и грузополучателями. При этом между основными отраслевыми предприятиями комплекса (пароходства–порты–судоремонт), отсутствовали действующие стратегии развития морской инфраструктуры Украины в новых условиях. Указанные моменты и неэффективность управления привели к потере национального флота страны, упадка судостроения и судоремонта, что

указывает на наличие общего кризиса морехозяйственного комплекса.

2. Предпосылки и средства для решения проблемы

Необходимость определения стратегических приоритетов развития Украины как морского государства обусловлена следующими факторами:

- ростом конкуренции на мировых рынках морских перевозок и необходимость формирования новых транзитных маршрутов;
- недостаточная эффективность использования имеющегося потенциала морехозяйственного комплекса и смежных отраслей (судостроение, судоремонт, рыбопромышленный комплекс, туристическо-рекреационные услуги);
- необходимость поиска новых путей роста национальной экономики на инновационной основе развития портовой деятельности;
- необходимость дальнейшего внедрения рыночных механизмов в управление морехозяйственного комплекса и смежные сопутствующие отрасли.

Важно отметить, судостроение Украины, которое могло бы быть конкурентным преимуществом нашей страны, на текущий момент находится в крайне тяжелом состоянии, что требует применения механизмов реактивного антикризисного управления.

Проблемы развития портовой деятельности на макроэкономическом уровне приводят к огромным потерям ВВП, деградации соответствующей важной части научно-технического и исследовательского потенциала.

Для восстановления национального судоходства, развития судостроительной и судоремонтной промышленности необходимо применение эффективного действенного механизма государственной поддержки, который будет основываться на создании льготного национального регистра судов, что впоследствии будет способствовать привлечению частных судоходных компаний под национальный флаг Украины.

Важным стратегическим приоритетом реализации потенциала Украины как морского государства должно стать совершенствование нормативно-правовой базы, ее адаптация к законодательству ЕС и международному законодательству с учетом защиты национальных интересов страны и повышением конкурентоспособности национальной портовой деятельности непосредственно на мировом экономическом уровне.

3. Решение рассматриваемой проблемы

В Украине в 2016 году функционирует 22 морские порты, которые принимают иностранные и каботажные суда, а также суда под флагом Украины. Анализ количества прибытия судов в Украину за 10 месяцев 2016 года представлен в таблице 1.

Таблица 1
Анализ прибытия судов в Украину за 10 месяцев 2016 года

№	Транспортные средства (суда)	количество судов в пунктах пропуска	количество прибывших лиц
1	Иностранные	7798	154642
1.1	грузовые	7401	119031
1.2	пассажирские	18	4725
1.3	грузопассажирские	379	30886
2	Под флагом Украины	643	5952
2.1	грузовые	641	5917
2.2	пассажирские	2	35
2.3	грузопассажирские	-	-
3	Каботажные	2790	24244
3.1	грузовые	2716	23918
3.2	пассажирские	74	326
3.3	грузопассажирские	-	-
4	Всего	11231	184838

К важным морским торговым портам Украины относятся: Рени, Измаил, Килия, Вилково, Усть-Дунайск, Бугаз, Белгород-Днестровский, Ильичевск, Одесса, Южный, Очаков, Николаев, Октябрьск, Днепробугский, Херсон, Скадовск, Черноморск, Донузлав, Геническ, Бердянск, Мариуполь. Целесообразно дать краткую характеристику самым крупным из названных украинских портов.

Морской порт города Одессы основан в 1791 году, состоит из 37 грузовых причалов длиной 6815 м. Площадь крытых складов составляет 65000 м², открытых – 139,4 тыс. м². Порт Одессы принимает суда с осадкой 12,5 м, а длиной до 250 м. В Одесском порту обрабатываются могут любые грузы. Общая пропускная способность порта – 20 млн. тонн в год. Транзит составляет 74% грузооборота, при этом на долю экспортно-импортных грузов приходится 26%. Стоимость основных фондов оценивается в 5 млрд. грн.

Порт Ильичевска основан в 1957 году. Длина грузовых причалов составляет 5,2 км. Может принимать суда дедвейтом 80 тыс. тонн при максимальной осадке 13,5 м. Площадь крытых складов – 70,6 тыс. м², открытых – 752,3 тыс. м². Пропускная способность – 11300000 тонн в год. На долю экспортно-импортных грузов приходится 97%. Точная стоимость основных фондов указывается 5,193 млрд. грн.

Порт в украинском городе Южный основан в 1978 году. Он имеет 8 причалов длиной 2433 м. Площадь крытых складов составляет 13,9 тыс. м², открытых – 94,7 м². Глубина – около 12–14 м. Может принимать суда дедвейтом 50 тыс. тонн. Пропускная способность – 12 млн. тонн в год. В грузообороте 77% составляют экспортные транзитные химические и минеральные грузы, 10% – это экспортные металлопродукты, 3% – уголь. Доля экспорта находится на уровне 67%, транзита – 30%, каботаж – 3%. Стоимость основных фондов оценивается в 5,916 млрд. грн.

В городе Рени порт имеет 29 причалов длиной 3495 м. Может принимать суда дедвейтом до 10 тыс. тонн. Площадь крытых складов составляет 25,2 тыс. м², а открытых складов – 190 тыс. м². Пропускная способность – 10 млн. тонн, транзит составляет около 80%. Стоимость основных фондов находится на уровне 4,5 млрд. грн.

Морской порт Измаила имеет 22 причала длиной 2411 м. На площадь крытых складов приходится 22,6 тыс. м², открытых – 154,1 тыс. м². Пропускная способность составляет 10 млн. тонн. Экспортно-импортные грузы – 80%, транзитные – 16%, а стоимость основных фондов – 1,8 млрд. грн.

В Мариуполе находится порт, который имеет 16 причалов длиной 3200 м. Площадь крытых складов – 11,5 тыс. м², а открытых – 196,7 тыс. м². В порту работают 4 универсальные перегрузочные комплексы и 1 специализированный по переработке угольно-рудных грузов. Пропускная способность находится на уровне 7,8 млн. тонн в год. Стоимость основных фондов составляет 2922 млн. грн.

Николаевский морской порт основан в 1798 году. Имеет 8 причалов. Площадь крытых складов составляет 22,9 тыс. м², открытых – 197,3 тыс. м². Порт состоит из 3 промышленных перегрузочных комплексов (2 в Николаеве, 1 объединяет портопункты Оржанск и Очаков). Пропускная способность порта – 9,7 млн. тонн в год. Экспортно-импортные грузы составляют 54%, транзитные – 29%. Стоимость основных фондов оценивается в 1,7 млрд. грн.

Морской порт города Херсон имеет 9 причалов длиной около 1,5 км. Площадь крытых складов – 15 тыс. м², а открытых – 42 тыс. м². Пропускная способность порта составляет 4,1 млн. тонн в год. Стоимость основных фондов находится на отметке 1,8 млрд. грн.

Рассматривая портовую деятельность Украины, целесообразно отразить основные экономические показатели функционирования речных портов страны.

Днепропетровский речной порт специализируется на переработке широкого спектра грузов. К таким грузам относятся: зерновые, металлолом, металлопрокат, песок, щебень, полевой шпат, пиломатериалы, различное оборудование. Мощность порта по переработке грузов составляет 10 млн. тонн в год. Территория порта включает в себя два грузовых района (13 причалов). На 1-м причале района «Амур-Гавань» введен в эксплуатацию новый зерновой элеватор с общей емкостью единовременного хранения грузов 30 тыс. тонн (6 емкостей по 5 тыс. тонн). Элеватор оснащен современным высокотехнологичным оборудованием, может оказывать услуги по приему грузов с железнодорожного, автомобильного транспорта, организывает накопление, хранение, сушку, очистку, а также отгрузку зерновых, масличных и технических культур.

Запорожский речной порт специализируется на переработке руды, кокса, угля, металлолома, металлоизделий, удобрений, глины, песка, ферросплавов, бокситов. Мощность порта по переработке грузов составляет 6 млн. тонн в год. Запорожский речной порт принимает суда типа «река–море» длиной до 180 м и осадкой до 4 м. Лоцманское сопровождение судна в порт или из порта обязательно, включая перестановку судна с рейда к причалу. Бункеровка топливом и питьевой водой осуществляется в порту с берега. Территория порта составляет 39,7 га и включает в себя 13 грузовых причальных линий общей длиной 2787,7 м, в том числе два причала в порту Никополь (297,2 м).

Речной порт Никополь является структурным подразделением Запорожского речного порта. Никопольский порт специализируется на переработке навалочных и генеральных грузов, основную номенклатуру которых составляют строительные материалы местного значения (песок, щебень). Порт принимает суда типа «река–море» длиной до 180 м и осадкой до 4 м. Территория – 20,8 га. Навигация: март–ноябрь. Максимальная осадка судов составляет 3,75 м.

Килийский порт представляет собой речной портовый пункт морского торгового порта Усть-Дунайск. Порт расположен на 47-км участке побережья Килийского устья реки Дунай, в городе Килия. Длина причального фронта составляет 150 м, глубина причалов – 4 м. Порт был основан в конце 19-го века, во время активного развития Одесского порта. В настоящее время порт специализируется на обработке навалочных грузов, в частности зерна, которое экспортируется в страны Ближнего Востока и Средиземноморья. В порту находится зерноперерабатывающий комплекс, оборудованы складские площадки, как крытые (960 м²), так и открытые площадки (17,6 тыс. м). В порту функционирует Килийский

судоостроительно-судоремонтный завод с 50-летним опытом в области судостроения, что позволяет производить все виды снабжения и обслуживания судов как морского, так и речного флота.

На реке Днепр расположен Кременчугский речной порт. В порту есть возможность отправлять и принимать грузы речным, автомобильным и железнодорожным транспортом. К материальной базе порта относят: флот, грузовые участки, доки, судоремонтные мастерские, БСУ. Порт открыт для судов типа «река-море» (длиной до 120 м и осадкой судна до 3,5 м). При необходимости существует услуга отгрузки грузов в пятитонных контейнерах и в международных 20-футовых контейнерах. Переработка грузов осуществляется портальными кранами грузоподъемностью 5–20 тонн путем перевалки с одного вида транспорта на другой (железнодорожный, автомобильный, водный). Для хранения грузов в порту находятся специализированные открытые склады и закрытые складские помещения. Кременчугский речной порт обслуживает прилегающие каменно-щебеночные карьеры. Порт добывает промышленный песок в месторождении «Крячинивське» (на основании лицензии), в соответствии с «Водным Кодексом» осуществляя углубление судового хода в акватории порта. С апреля по ноябрь в порту длится навигационный период. Основные грузы – строительные материалы, песок и гравий. К услугам порта относятся грузовые речные перевозки, аренда водных транспортных средств и оборудования. Количество сотрудников порта составляет 208 человек.

Речной порт в городе Николаева расположен на левом берегу сгиба Южного Буга, в 40 км вверх по течению от места впадения реки в Днепровский лиман. Общая территория порта составляет 51,07 га, из них 15 га – водная акватория. В порту находится грузовой район (семь грузовых причалов, длина которых 858 погонных метров, 46,6 тыс. м² оборудованных складских площадок; 729 м² закрытых складских помещений) и пассажирский участок. Навигационный период в порту – круглогодичный. Николаевский речной порт может принимать грузовые суда длиной до 140 м и с осадкой до 4,5 м у причала и до 8,5 м при нагрузке с барж плавкраном на рейде. Для переработки грузов в порту работают семь плавучих кранов, которые способны осуществлять перегрузку груза на рейде, а также тринадцать портальных кранов грузоподъемностью от 5 до 16 тонн, включая тракторы, авто- и электропогрузчики. Николаевский речной порт специализируется на переработке генеральных и навалочных грузов: черных металлов, труб, окатышей, ферросплавов, руды, глины, лесоматериалов, химических удобрений, угля, кокса, металлолома, зерна, семян, пакетированных грузов. Мощность порта по перевалке грузов составляет 5 миллионов тонн в год. В состав пассажирского терминала входит речной вокзал (площадью 1966 м², рассчитанный на 300 пассажиров) и 28 пассажирских причалов общей длиной 750 погонных метров и 9 судов общим составом 1794 человека.

Херсонский речной порт является крупным транспортным узлом, в котором осуществляется взаимодействие речного, морского, железнодорожного и автомобильного транспорта. Порт был основан вместе с городом. Сначала с верховьев Днепра сюда приходили первые грузы для тех, кто строил крепость и верфь. Только в 1946 году Херсонская речная пристань получила статус Херсонского речного порта. Порт переваливает навалочные и генеральные грузы: прокат черных металлов, лес, бокситы, металлолом, уголь, кокс. Кроме традиционного для порта леса в последнее время возрождается экспортный грузопоток металлолома, который чаще всего поставляется в Турцию и Италию. Традиционный для порта экспортный грузопоток – металлопрокат. На экспорт также перерабатывается 33–35 тыс. тонн в месяц минеральных удобрений (селитра, карбамид). Поставки осуществляются в государства Африки и Греции. Из импортных товаров в порт приходят турецкие стройматериалы. Транзит составляют глина

и свинец. Объем пассажирских перевозок на туристических и местных линиях составляет до 1,2 млн. пассажиров в год.

Черниговский речной порт представляет собой портовое предприятие на реке Десна. Черниговский речной порт специализируется на работе с минерально-строительными материалами. Работники порта занимаются транспортировкой строительных материалов (песок, щебень, галька) как на Десне, так и на Днепре и Дунае. Кроме грузовых перевозок, порт осуществляет также и пассажирские перевозки. Черниговский речной порт по совместительству выполняет судоремонтные работы собственного флота.

Важно отметить, что развитие указанных портов и наличие современного конкурентоспособного флота не только обеспечивает необходимые потребности в перевозках, но и даст фрахтовую независимость, что в свою очередь является важной составляющей экономического развития страны и фактором ускоренной интеграции в европейское экономическое сообщество.

За годы своей независимости Украина практически потеряла весь имеющийся флот. По рейтингу крупнейших морских стран мира Украина занимала 25 место [2]. На текущий момент рейтинг страны с выходом в Черное и Азовское моря опустился до 70 места.

Судоходство достаточно капиталоемкий сектор бизнеса с наличием высоких рисков, что обуславливается неустойчивостью и неопределенностью фрахтового рынка, быстрыми темпами морального износа судов, периодической сменой грузопотоков, это в свою очередь требует соответствующих изменений всей инфраструктуры. Так, например, переориентация с конца прошлого века большинства грузопотоков на контейнерный способ доставки способствовала строительству нового типа судов – крупнотоннажных контейнеровозов, появлению контейнерных терминалов в портах, внедрению новых технологий перегрузки, развитию интермодальных и мультимодальных перевозок. В существующих условиях, возрождение национального судоходства исключительно за счет развития государственных судоходных компаний нереально. В то же время, следует отметить, что несмотря на потерю флота государственными судоходными компаниями, в Украине получили развитие частные судоходные компании и их операторская деятельность.

Основными причинами потери национального флота являются неэффективность действующих государственных механизмов управления флотом и национальными судоходными компаниями; значительный физический и моральный износ флота, отсутствие действенных стимулов для его обновления (невозможность внедрения системы ускоренной амортизации); практика вывода конкурентоспособного флота в офшор и под операторство частных компаний; национальная грузовая база используется иностранными судоходными компаниями.

Положительным моментом для Украины является сохранение значительного кадрового потенциала, системы подготовки и переподготовки моряков, морских традиций, которые складывались десятилетиями. Благодаря этому страна находится в числе мировых лидеров среди стран-поставщиков рабочей силы на морской рынок труда.

По данным «Drewry Shipping Consultants», среди крупнейших стран поставщиков моряков для мирового торгового флота Украина занимает шестое место (после Филиппин, Китая, Турции, Индии, Индонезии) [3]. А по числу офицеров на мировом морском рынке труда Украины занимает четвертую строчку рейтинга. Приоритетными антикризисными направлениями государственной политики в области судоходства должны стать:

1. Обеспечение конкурентного доступа к национальной грузовой базе всех участников внешнеэкономической деятельности.
2. Перевозки экспортных грузов флотом, зафрахтованным украинской стороной.
3. Институционализация национальной фрахтовой системы.

4. Поддержка национального операторства в системе мультимодальных перевозок.
5. Реализация национального режима в судоходстве за счет создания льготного национального регистра.
6. Развитие судоходства по внутренним водным путям (как дешевого и экологически безопасного) за счет создания благоприятных условий для функционирования морского торгового флота под национальным флагом.

Одним из возможных путей возрождения судоходства в стране может стать стимулирование частной инициативы и разработка соответствующего инвестиционного механизма (налоговых льгот, ускоренной амортизации для быстрого обновления производственных фондов, льготных реестров судов) с целью привлечения частных судоходных компаний под украинским флагом [4, с.72; 5, с.870–876].

Состояние морехозяйственного комплекса страны также зависит от существующего потенциала судостроения и судоремонта. Однако, следует учитывать, что эти отрасли являются капиталоемким и сравнительно низкорентабельными. В последнее время, особенно под влиянием экономического кризиса судовой Европы простаивают, в то время, как Южная Корея, Китай, Индонезия, Венесуэла и Бразилия наращивают свои мощности.

Начиная с 2005 года, мощности мирового судостроения росли стабильно на 11% ежегодно, тогда как объемы морских перевозок только на 4,6%, при этом судостроение Китая значительно превышало 22% общих мировых темпов [6, с.12–18]. К середине 2008 года загрузка производственных мощностей лидеров мирового судостроения Южной Кореи и Китая составляла 85% и 51% соответственно, при этом на начало кризиса в Китае было более 200 новых судостроительных предприятий, которые начали строиться, или находились в процессе строительства.

После распада Советского Союза Украина получила значительные судостроительные мощности, которые включали 11 судостроительных заводов с 17 плавдоками, 11 фабриками, производившими судовые инструменты и другое оборудование, а также существовало 7 крупных предприятий, которые производили судовые двигатели и другое судовое оборудование для кораблестроения и 25 отраслевых исследовательских институтов [7, с.10]. Сегодня в стране существует только 7 действующих судостроительных предприятий (большинство из которых занимаются только судоремонтом) и 10 плавдоков. Производственные мощности судостроительных предприятий загружены лишь на 25%. По указанной тенденции уже через несколько лет в стране останется всего 2–3 судостроительных предприятия. Кризисное состояние судостроительной и судоремонтной отрасли страны обусловлено следующими факторами:

- потеря национального флота и невозможность его обновления (ранее это осуществлялось за счет имеющихся судостроительных и судоремонтных мощностей);
- неэффективная система государственного управления отраслью;
- устаревшие основные фонды, техника и оборудование, которые оказываются неконкурентоспособными на современном рынке судостроительных и судоремонтных услуг;
- высокая себестоимость, трудоемкость и длительность цикла строительства (почти в 2 раза больше по сравнению с мировыми аналогами).

Состояние судостроения Украины сегодня является потенциально опасным, так как отрасль находится на грани исчезновения и требует применения реструктуризационных антикризисных мероприятий. Имеющиеся производственные мощности нынче используются лишь на 8–10%, при том, что украинские конструкторы способны насытить новыми проектами программу судостроения на уровне объемов времен СССР (только без авианосцев и крейсеров). В результате экспорт продукции судостроения и судоремонта снизился до 90–100 млн. долл. США, что в 6–8 раз меньше имеющегося

потенциала и в 3–4 раза меньше, чем средние объемы предыдущих 5–6 лет. Николаевские судостроительные заводы «Черноморский», «Океан», а также Херсонский завод «Паллада» и Килийский судоремонтный завод в 2014–2015 годах не построили ни одного судна. В 2016 году состояние немного улучшилось. Херсонский судостроительный завод построил два буксира, а Киевский судостроительный завод выпустил два бронированных катера для военно-морских сил Украины. Завод «Нибулон» начал активно строить буксиры и баржи для своего флота.

4. Результаты и дискуссия

В ближайшее время для улучшения состояния украинской портовой деятельности требуется принять Морскую доктрину, в которой будет представлено антикризисное видение восстановления и развития морской индустрии в целом и судостроения, в частности. Целесообразно также принять законы, которые определяют осуществление специального регулирования судостроения, опираясь на практику применения широко известного мирового опыта. Важным нововведением будет принятие и внедрение в практику законопроекта относительно стимулирования экспорта.

Для развития морехозяйственного комплекса представляется необходимым создание на общественных началах при Кабинете Министров Украины специального консультативно-совещательного органа по развитию морской индустрии в целом и судостроения в частности.

Актуальным антикризисным мероприятием станут разработка и утверждение Кабинетом Министров Украины дорожной карты по развитию морской индустрии в целом и судостроения в частности, а также проведение парламентских слушаний о перспективах развития морской индустрии.

5. Заключение

Если Украина хочет стать экономически развитым европейским государством, то страна обязана принимать полное участие во всемирной морской торговле. На сегодняшний день у страны для этого есть все предпосылки: морские порты, судостроительные и судоремонтные заводы, кадровый и научный потенциал. Негативным моментом является то, что важное конкурентное преимущество нашей страны – судостроение Украины – находится в крайне тяжелом состоянии. Для улучшения портовой деятельности важно нацелиться на интеграцию в мировую экономику при помощи международных транспортных коридоров, разработать действенные механизмы антикризисного управления на макро-, мезо- и микроэкономическом уровнях, применить стратегии реструктуризации предприятий украинского промышленного судостроения.

6. Литература

1. Review of Maritime Transport 2011, Report by the UNCTAD secretariat, UN, New York, 2011, 233 p.
2. Котлубай, О.М. Стратегія розвитку України як морської держави. – Стан і перспективи розвитку України як морської держави, 2011, 124 с.
3. Макогон, Ю. В. Украина – держава морская, Донецк, Изд-во «Ноулідж», 2010, 391 с.
4. Заволока, С. М. Формування стратегії оновлення основних фондів морських портів України. – Розвиток методів управління та господарювання на транспорті, Вип.19, Одеса, 2004, 72–79 с.
5. Ковалевич, В. Н. Про інвестиції в морські порти України. – Економіка: проблеми теорії та практики, Вип.190, Т. 3., Д., 2009, 870–876 с.
6. Буркинський, Б. Про роздержавлення морських торгових портів України. – Економіка України, № 11, 2006, 12–18 с.
7. Дергаусов, М. Морські порти України – час активних реформ. – Дзеркало тижня, 1–7 лют.(№ 4), 2003, С. 10.