

УДК 338.47+330

В. В. Ємець,

к. е. н., експерт, ДП "Держзовнішінформ"

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-8747-2961>

В. Ю. Уманців,

здобувач ступеня доктора філософії, Національний транспортний університет

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3071-7622>

DOI: 10.32702/2306-6792.2024.8.71

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ТА РЕІНДУСТРІАЛІЗАЦІЯ ЯК ОСНОВНІ КОМПОНЕНТИ СТРАТЕГІЇ ВІДНОВЛЕННЯ ПРИМОРСЬКОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ У ПОВОЄННИЙ ПЕРІОД

V. Yemets,

PhD in Economics, Expert, SE "Derjzovnishinform"

V. Umantsiv,

Applicant for the educational-scientific degree Doctor of Philosophy

of specialty 051 "Economics", National Transport University, Ukraine, Kyiv

DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM AND REINDUSTRIALIZATION AS THE MAIN COMPONENTS OF THE STRATEGY FOR THE RECONSTRUCTION OF THE PRIMOR REGION OF UKRAINE IN THE POST-WAR PERIOD

Причорноморський регіон України має найдовшу приморську смугу, колись розвинений морегосподарський та транспортний комплекси. Потенціал Причорноморського регіону для реалізації потенціалу морської держави характеризується наступними чинниками: високим індексом транзитності, наявністю потужних портів, значним зовнішньоторговельним оборотом; вигідним географічним положенням держави; значною довжиною її морських кордонів та площею водного простору; висококваліфікованою робочою силою; сприятливими кліматичними умовами. Однак цей потенціал регіону занепадав у продовж останніх 30 років, а після початку військової агресії з боку РФ і взагалі демонструє дефрагментаційні процеси.

Вихід з цього стану у повоєнний період слід шукати у реалізації низки внутрішніх заходів, спрямованих на удосконалення транспортно-логістичного потенціалу України, а також у пошуку можливості включення України у міжнародні транспортні коридори причорноморського регіону.

The Black Sea region of Ukraine has the longest coastal strip, once developed maritime and transport complexes. The potential of the Black Sea region to realize the potential of a maritime state is characterized by the following factors: a high transit index, the presence of powerful ports, significant foreign trade turnover; favorable geographical position of the state; the significant length of its sea borders and the area of water space; highly qualified workforce; favorable climatic conditions. However, this potential of the region has been declining over the past 30 years, and after the start of military aggression by the Russian Federation, it generally demonstrates defragmentation processes.

A way out of this situation in the post-war period should be found in the implementation of a number of internal measures aimed at improving the transport and logistics potential of Ukraine, as well as in the search for the possibility of Ukraine's inclusion in the international transport corridors of the Black Sea region.

In the case of ensuring the restoration and development of the transport and logistics system of the seaside region in the post-war period, Ukraine can count on the interest of the EU in further expansion in the eastern direction and the placement of labor-intensive production on its territory and the implementation of reindustrialization projects here. In particular, we can talk about the support of the agro-industrial complex and maritime industry, the recreational sector, as well as large-scale assembly and assembly of household appliances. At the same time, production facilities can be located in large industrial cities of the South, both in old industrial centers — Odesa, Mykolaiv, Kherson, and in new ones, with the restoration of cabotage navigation and river-sea transport flows along the Danube and Dnipro. In addition, we can also talk about the transfer to the "near-European" territories of production clusters that are part of transnational companies and were previously moved to remote areas of Asia.

National reforms, which are needed to create a favorable investment climate in the country as a whole, should become a powerful impetus for the beginning of deep transformations in the Black Sea region. At the same time, it is necessary to increase the powers of local authorities, in order to be able to implement the approach of creating unique conditions for the activity of each subject interested in investing in the development of the region.

Ключові слова: Причорноморський регіон, транспортно-логістична система, реіндустріалізація.

Key words: Black Sea region, transport and logistics system, reindustrialization.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Причорноморський регіон традиційно відіграє в економіці України важливу роль. Не випадково, РФ на початку повномасштабного вторгнення до України переслідувала за мету відрізати її від моря. У подальшому, на наш погляд, роль Причорноморського регіону України буде тільки зростати через низку суб'єктивних та об'єктивних чинників, що формує потребу вже на цьому етапі розробити напрямки розвитку регіону та визначити чинники, які будуть цьому сприяти. У статті пропонується не вичерпний перелік заходів на напрямків, що може містити стратегія розвитку Причорноморського регіону у повоєнний період.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Питаннями розвитку приморських територій України займалися такі вчені, як: Марова С.Ф. та Голтвенко О.В., які досліджували аспекти інноваційного розвитку приморських територій [4]; Волосюк М.В. та Жигалкін Ю.О., які досліджували політики розвитку приморських територій [1]; Горбаченко С.А. — вчений досліджував удосконалення функціонування господарських механізмів в межах морегосподарського комплексу України [2]; Деркач Т.В. — запропонував просторово-функціональний підхід до типологізації приморських регіонів [3] та інші вчені.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Основним завданням цієї статті є з'ясування основних труднощів на шляху відновлення регіонів та розробка першочергових заходів її відновлення у повоєнний період.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Робота транспортно-логістичної системи українського Півдня, ще до початку військової агресії з боку РФ, характеризувалася наявністю низки негативних та деструктивних тенденцій, що обумовлювали суттєве зниження ролі морських портів причорноморського регіону України і фактичного зміни їхнього статусу з таких, що обслуговували міжнародні потоки вантажів, до таких, що обробляють виключно потоки вантажів походження або призначення України.

Серед вузьких місць роботи українських портів виділимо наступні:

— хронічне вичерпання термінів експлуатації портової інфраструктури, яка сягає в окремих випадках 95% [5; 53];

— високий рівень портових тарифів у порівнянні з іншими портами причорноморського регіону;

— недостатня глибина причалу, що робить неможливим швартування багатотоннажних кораблів;

— слабкий розвиток транспортної інфраструктури, що використовується для доставки вантажів з порту до місця призначення (зокре-

ма, залізничної інфраструктури, якість шляхового покриття та ін.);

— обтяжливе адміністрування митних процедур, що не дає змогу планувати час проходження вантажу через митницю України

— корумпованість посадовців митниць та персоналу портів тощо.

Поряд з внутрішніми особливостями роботи українських портів відзначимо і деякі особливості об'єктивного характеру, що мали негативний вплив на завантаження українських портів.

1. Сповільнення темпів зростання ЄС та світової економіки, а також, структурні процеси, що мають місце в країнах ЄС (зупинка потужностей або зниження завантаження в металургії, зниження активності будівельної сфери) сприяли зниженню попиту на металургійну продукцію українського виробництва у Європі і разом з тим обумовили зменшення товаропотоку в європейському напрямку.

2. Розвиток портів інших країнах Причорномор'я та Прибалтики. Має місце динамічний розвиток Румунського порту Констанца, який називають південними воротами ЄС. Констанца фактично за всіма показниками випереджає українські порти: має глибші причали, добре розвинуту інфраструктуру, знаходиться на території ЄС, має суттєву фінансову підтримку з ЄС та ін. Крім того, спостерігається активний розвиток портів Прибалтики. Прибалтійські держави постійно знаходяться у стані пошуку конкурентних переваг для своїх портів, в рамках цього створюють портові зони з пільговим режимом для іноземних інвесторів, проводять гнучку тарифну політику, розвивають логістичні ланцюги вздовж усього транспортного коридору [7].

У результаті сукупної дії вище зазначених чинників та звісно чинників пов'язаних з військовою агресією з боку РФ (зокрема, блокування морських шляхів) в Україні спостерігається фактичний занепад перевезення вантажів морським транспортом. Наразі, транспортно-логістична система України знаходиться у кризовому стані.

Вихід з цього стану у повоєнний період слід шукати у реалізації низки внутрішніх заходів, спрямованих на удосконалення транспортно-логістичного потенціалу України, а також у пошуку можливості включення України у міжнародні транспортні коридори причорноморського регіону. Також, розвитку транспортно-логістичного потенціалу України буде сприяти розвиток економіки України та нарощення торговельних відносин з ЄС, Туреччиною та краї-

нами АТР. При цьому, після анексії Криму Росією у 2014 р. та знищення м. Маріуполь у 2022 р., завдання України з відновлення товаропотоку через українські порти ускладнилось, оскільки доступ до частини портів, зокрема, Азовського моря та Криму є тимчасово втраченим. Разом з тим, не дивлячись на те, що Україна значно відстає від інших морських країн в питаннях розвитку приморської транспортно-логістичної інфраструктури, процеси, пов'язані з визначенням євроінтеграційного шляху як пріоритетного, а також зміна ставлення до РФ європейського бізнес-середовища, відкривають для нашої держави нові транзитні можливості. У повоєнний період Україна може претендувати на збільшення товарних потоків з АТР сухопутним маршрутом через країни Кавказу та Чорне море в обхід РФ. Крім того, наша держава вдало розташована на маршруті, що зв'язує країни Центральної Азії через Туреччину з Європою.

Серед перспективних напрямів участі України у міжнародних морських перевезень є долучення до коридору ТРАСЕКА. Цей коридор об'єднує 12 країн Європи, Кавказу, Центральної Азії і передбачає поєднання сухопутного маршруту з водним (зі Східної Азії через Кавказ, Чорне море до Європи). Серед країн, які мають можливість обробляти вантажі, доставлені до європейської частини Чорного моря: Румунія — основний порт Констанца; Болгарія — основний порт Бургас та Україна — основний порт Одеса. У випадку, якщо питання, пов'язані з різноманітними адміністративними обмеженнями та "вузькими місцями" інфраструктури українських портів будуть вирішені, маршрут через Україну може виявитися найшвидшим та найдешевшим для поставок товарів у країни Східної Європи та Прибалтики.

Також перспективним є використання потенціалу портів Придунав'я. Тенденції останніх років свідчать про зниження ролі Дунайського судноплавства у транспортуванні вантажів до Центральної Європи. Ця ситуація пов'язана зі сповільненням темпів росту економік країн ЄС, а також зі зменшенням собівартості доставки товарів великими суднами морськими шляхами. Разом з тим, перспектива розвитку портів Придунав'я актуалізується у повоєнний період в контексті поглиблення економічних зв'язків між Україною та ЄС й можливою реіндустріалізацією Південного регіону країни. Створення в Україні доданої вартості, орієнтованої на європейський ринок, сприятиме нарощуванню вантажопотоків, якими буде обмінюватися наша держава з країнами ЄС. Для цього дуже

зручним виявиться Дунайський маршрут, який фактично дає змогу доставляти вантажі з українських портів до Австрії, минаючи такі країни як: Румунія, Молдова, Болгарія, Сербія, Хорватія, Угорщина та Словаччина.

В цілому, для реалізації транспортно-логістичного потенціалу України доцільним є використання досвіду країн Балтики у сфері розвитку морських портів (які до повномасштабного вторгнення РФ до України демонстрували високу динаміку позитивних перетворень). Враховуючи досвід країн Балтики розвиток транспортно-логістичного потенціалу приморських областей має включати зміни у декількох напрямках: реконструкція та розбудова портової інфраструктури, спеціальний правовий режим функціонування портів та припортових територій, спеціальна тарифна політика для логістичних ланцюгів, розвиток логістичних центрів у припортових територіях.

Реконструкції портів та розбудова портової інфраструктури. Навіть в умовах недостатнього завантаження морських портів в Україні спостерігався дефіцит потужностей з переробки контейнерних вантажів, крім того Україна не має портів, які б могли приймати контейнеровози місткістю 10—12 тис. TEU та більше. Тому першочерговим завданням розвитку транспортно-логістичного потенціалу приморського регіону України у повоєнний період буде побудова та реконструкція портових потужностей з метою забезпечення відповідності можливостей українських портів потребам сучасного ринку морських перевезень.

Спеціальний правовий режим функціонування портів. Спеціальний правовий режим дасть можливість отримувати прямі та опосередковані пільги для компаній, які працюють на базі порту, зокрема знижки зі сплати корпоративного податку, акцизів, ПДВ, мита. Крім того, слід удосконалити механізм передачі інфраструктури портів в оренду та концесію, передбачений Законом України "Про морські порти України". Необхідним є запровадження жорсткого регламентування часу проходження вантажу через митницю України, а також зменшення повноважень митниці щодо можливості використання адміністративних перепон при переміщенні товарів через кордон.

Спеціальна тарифна політика та розвиток логістичних ланцюгів. Спеціальна тарифна політика для логістичних ланцюгів має ґрунтуватися на прорахунку транспортних витрат, які несе компанія, що здійснює перевезення товарів територією України у порівнянні з альтернативними маршрутами. Крім того, транспортно-ло-

гістичний маршрут має координуватися з єдиного офісу, де б разом працювали представники державних та приватних компаній, що забезпечують транспортування вантажу. Слід також забезпечити спеціальний рівень портових зборів для певних товарів, переробка яких є перспективною для окремо взятого порту; запровадити диверсифікований тарифний підхід залізниці до товаропотоків.

Разом з тим, гостро стоятиме проблема сухопутного під'їзду до портових терміналів як залізничним транспортом, так і автомобільним. Зволікання з вирішенням таких питань гальмуватиме розвиток всієї транспортно-логістичної системи.

Розвиток логістичних центрів на припортових територіях. Географічне розташування України відкриває перспективи для будівництва логістичних центрів у безпосередній близькості від кордонів ЄС. Такі центри можуть виконувати роль транспортних "хабів", центрів дистрибуції та виробничих майданчиків для перепаккування товарів, крупновузлової збірки, доукомплектування виробів тощо. Важливим для розвитку логістичних центрів є залучення до співпраці всесвітньо відомих компаній. При цьому потужного імпульсу для розвитку може надати встановлення на певних припортових територіях режиму спеціальних економічних зон.

Використання можливостей міжнародного та транскордонного співробітництва. Досвід функціонування Єврорегіонів на території південних областей України засвідчив, що найбільш успішними є спільні проекти у галузі культури та туризму, освіти, науки. Тому є необхідність активізації співпраці у цьому напрямку з країнами-учасниками, а також використання можливостей, що відкриваються у процесі реалізації Дунайської стратегії ЄС. Перспективними напрямками є проведення спільних музичних фестивалів у різних жанрах, художніх виставок, ярмарок, впровадження спільних туристичних круїзних турів, залучення української діаспори та благодійних фондів для організації та проведення іміджевих культурних подій.

У випадку забезпечення відновлення та розвитку транспортно-логістичної системи приморського регіону у повоєнний період Україна може розраховувати на зацікавленість з боку ЄС у подальшій експансії у східному напрямку і розміщенні працездатного виробництва на її території і реалізації тут проектів реіндустріалізації. Зокрема, мова може йти про підтримку АПК та морського господарства, рекреаційно-

го сектору, а також крупновузлову зборку та комплектацію побутової техніки. При цьому, виробничі потужності можуть бути розміщені в великих промислових містах Півдня, як у старопромислових центрах — Одеса, Миколаїв, Херсон так і в нових, при відновленні каботажного мореплавства та транспортних потоків ріка-море по Дунаю та Дніпру. Окрім цього мова може йти і про переміщення на "приєвропейські" території виробничих кластерів, що входять до транснаціональних компаній та раніше були винесені на віддалені території Азії.

Основним фактором перенесення працездатного виробництва ЄС у Причорноморський регіон є значна різниця в оплаті праці та низькі логістичні витрати на зберігання та транспортування продукції. В ЄС середній рівень мінімальної заробітної плати становить 4,2 євро/год, в той час, як в Україні він перебуває на рівні близькому до 1,1 євро/год [9].

Іншим чинником, що може сприяти реіндустріалізації Причорноморського регіону у повоєнний період є висока вартість пального, як фактор змін у глобальних стратегіях дистрибуції товарів. Коридорами, що проходять через Причорноморський регіон до ЄС, до недавнього часу прямували суттєві товарні потоки, зокрема з таких країн, як: Туреччина, Центральна Азія, частково Китай. Серед товарів, що експортуються цими країнами переважають споживчі: товари АПК, легкої, шкіряно-взуттєвої промисловості, побутова електроніка та ін. [8]. Відзначимо, що різке зростання вартості пального у світі, в останні роки, змушує компанії, що працюють на глобальному ринку, змінювати стратегії дистрибуції, а саме:

- переміщувати виробництво ближче до кінцевого споживача, що дає можливість заощаджувати на логістичних витратах. Наприклад у США, імпорту з далеких азійських країн замінюється імпортом товарів, вироблених у країнах Латинської Америки та Карибського басейну;

- змінювати підходи у пакуванні товарів, з метою оптимізації транспортних витрат. Що, в свою чергу, передбачає доставку товарів до країни споживання у напівготовому вигляді або без упаковки, чи без окремих комплектуючих. Прикладом таких змін, є виробництво концентрату соку, з якого у країнах споживання виробляють кінцевий продукт, перевезення азотних добрив у вигляді сипучих вантажів, що пізніше пакуються у мішки та ін.;

- змінювати фокус зі стратегії, орієнтованої на запаси, до гібридної, що враховує й оптимізацію запасів і транспортну логістику. Тоб-

то, гібридна стратегія передбачає необхідність орієнтації на зниження транспортних витрат через оптимізацію об'єму партії товару та маршруту доставки.

Враховуючи зручне географічне розташування Причорноморського регіону, можливість виходу до моря (перевезення морським транспортом є найдешевшим) та наявність необхідних елементів виробничої інфраструктури, цей регіон може стати місцем для зручного розташування виробничих площадок "передпродажної підготовки" вантажів, що прямують зі сходу у європейському напрямку. Також тут можуть розміщуватися складські потужності для накопичення та зберігання різноманітних товарів, включаючи такі, що потребують спеціальних умов зберігання: продукти харчової, хімічної галузей, машинобудування, засобів захисту рослин тощо.

Перспективна реіндустріалізація та модернізація виробничих потужностей створює додаткові ніші для розвитку промислового потенціалу даного регіону:

- суднобудування стає можливим, як наслідок переплетення низки факторів: по-перше, формування перманентної військової загрози з моря обумовлює необхідність розвитку морського військового флоту; по-друге, перспективний розвиток морської галузі породжує необхідність відновлення риболовецького та транспортного морських флотів; по-третє, формування виробничо-транспортних "хабів" та розвиток АПК і рекреаційної інфраструктури, потребує виробництва кораблів класу "річка-море", балкерних та пасажирських суден, можливо на потужностях у м. Миколаїв;

- машинобудування, потреба у відновленні важкої військової техніки, а також розвиток сфери АПК та морських портів відкриває перспективи для розвитку підприємств, що включені до структури "Укроборонпрому", а також для локалізації комплектування та ремонту різноманітних машин для АПК, крім того розвиток портової та логістичної інфраструктури відкриває можливості для налагодження виробництва різноманітних машин, що використовуються при обробці товарів на виробничих потужностях м. Миколаїв, м. Одеса, м. Херсон;

- розвиток АПК відкриває можливості для локалізації виробництва обладнання рослинництва та тваринництва, пакувальних матеріалів для готової продукції, (виробничі потужності можуть бути розміщені у Миколаєві, Херсоні, Одесі, в перспективі Донецькій області);

- транспортна, рекреаційна, виробнича та АПК інфраструктура створює умови для роз-

витку сфери будівельних матеріалів (виробничі потужності можуть бути розміщені у Миколаївській, Одеській, в перспективі Донецькій областях, де ця сфера вже набула розвитку);

— рекреаційний комплекс потребує рішень для розвитку локальних електростанцій на альтернативних видах палива, таким чином створюючи ринок для виробництва електроенергетичного обладнання (налагодження виробництва можливо у м. Миколаїв та м. Херсон).

Для формування цілісності стратегії відновлення Приморського регіону у повоєнний період, крім розглянутих аспектів слід звернути увагу на:

— Необхідність побудова швидкісної траси державного значення Одеса-Рені на першому етапі (у напрямку Одеса-Овідіополь-Белгород-Дністровський-Монаші з мостовим переходом через Дністровський лиман); така траса матиме стратегічне значення для розвитку Дунайського портового комплексу та субрегіону Бессарабії в цілому.

— Побудову на другому етапі — траси вздовж узбережжя на відрізку Одеса — Маріуполь, що забезпечить сполучення приморських територій та включення їх у єдиний економічний простір України.

— Узгодження діяльності та інтеграцію портової, річкової та залізничної, автомобільної інфраструктур у схемах інтермодальних/комбінованих перевезень (узгодження схем перевезень і забезпечення достатньої кількості потужностей для зберігання вантажу впродовж усього маршруту).

— Відродження перевезень у сполученні "ріка-море", а саме відновлення суднового глибоководного ходу Дунай — Чорне море на українській ділянці дельти Дунаю. Це створить можливість для об'єднання Дунайського водного коридору № 7 з коридором TRASECA, що з'єднає континентальні райони Європи з магістралями Казахстану і Китаю, надасть вихід до світових торговельних шляхів в інших морських регіонах, в т.ч. Балтійському, Каспійському, Арктичному. Важливим також є завдання щодо пошуків міжнародного співробітництва з іншими країнами Придунав'я, посилення участі України в реалізації спільних проєктів в рамках Стратегії ЄС для Дунайського регіону. Зокрема, для реалізації потенціалу Дунайського портового комплексу та організації контейнерних перевезень по Дунаю, зокрема, фокусування на завданнях Стратегічного плану підвищення конкурентоспроможності та економічного розвитку Придунайського економічного субрегіону на 2012—2022 роки,

які передбачали: запровадження в експлуатацію поромної переправи Ізмаїл — Тульча, будівництво залізничної колії в порт Рені територією України, будівництво автомагістралі Одеса — Рені з відгалуженням в Ізмаїл, будівництво моста через Дунай в напрямку Орлівка — Ісакча.

— Розвиток прибережного судноплавства — каботажних перевезень, поромних перевезень, морських та річкових пасажирських перевезень.

— Впровадження автомобільно-залізнично-поромного сполучення на Чорному морі та розробка нових маршрутів контейнерних і перевезень типу ро-ро (у напрямку Болгарія-Україна-Грузія; Одеський порт — порт Самсун — порти Грузії).

— Вдосконалення митно-тарифної політики для залучення транзитних вантажів: спрощення процедури митного оформлення тарифних вантажів, оптимізація тарифів на перевезення залізничним транспортом.

ВИСНОВКИ З ПРОВЕДЕНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

Потужним імпульсом для початку глибинних перетворень у Причорноморському регіоні мають стати загальнонаціональні реформи, що потрібні для створення сприятливого інвестиційного клімату у країні в цілому. Разом з тим, необхідним є підвищення повноважень місцевої влади, з метою можливості реалізації підходу створення унікальних умов діяльності кожного суб'єкта зацікавленого інвестувати в розвиток регіону.

Література:

1. Волосяк М.В., Жигалкін Ю.О. Державна політика регіонального розвитку приморських територій. Наукові праці [Чорноморського державного університету імені Петра Могили комплексу "Києво-Могилянська академія"]. Випуск 253. 2015. С. 83—87.
2. Горбаченко С.А. Морегосподарський комплекс України: просторові аспекти розвитку. Приазовський економічний вісник. Випуск 4 (15). 2019. С. 43—47.
3. Деркач Т.В. Просторово-функціональний підхід у типологізації приморських регіонів. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Випуск 19. 2018. С. 119—122.
4. Марова С.Ф., Голтвенко О.В. Шляхи управління інноваційним розвитком приморських територій як соціо-еколого-економічних систем. Інвестиції: практик та досвід. № 5, 2019. С. 80—84.

5. Реальний сектор економіки України в умовах системних викликів. [Собкевич О.В., Шевченко А.В., Русан В.М. та інш.] за заг. ред. Жаліла Я.Н.]. К.: НІСД, 2021. С. 53.

6. Український Південь: сучасні виклики та стратегічні пріоритети розвитку [А. Єрмолаєв, В. Лупацій, О. Маркеєва, Л. Поляков, В. Потапенко, І. Клименко, В. Романова, С. Таран, В. Ємець, С. Денисенко]. К.: Інститут стратегічних досліджень. 2014. 46 с.

7. Gaidelys, V.; Benetyte, R. Analysis of the Competitiveness of the Performance of Baltic Ports in the Context of Economic Sustainability. Sustainability 2021, 13, 3267. URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/6/3267>

8. Дані Євростат. Офіційний портал Євростат. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/publications/statistical-reports>

9. Дані Євростат. Офіційний портал Євростат. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Main_Page

References:

1. Volosiuk, M., and Zhyhalkin, Yu.O. (2015), "State policy of regional development of coastal areas", Scientific works of the Black Sea State University named after Peter Mohyla of the complex "Kyiv-Mohyla Academy, vol. 253, pp. 83—87.

2. Horbachenko, S.A. (2019), "Maritime complex of Ukraine: spatial aspects of development", Pryazovsky Economic Bulletin, vol. 4 (15), pp. 43—47.

3. Derkach, T.V. (2018), "Spatial-functional approach in the typology of coastal regions", Scientific Bulletin of the Uzhhorod National University, vol. 19, pp. 119—122.

4. Marova, S.F. and Holtvenko, O.V. (2019), "Ways of managing the innovative development of coastal areas as socio-ecological and economic systems", Investments: practice and experience, vol. 5, pp. 80—84.

5. Sobkevych, O., Shevchenko, A. and Rusan, V. (2021), Real'nyj sektor ekonomiky Ukrainy v umovakh systemnykh vyklykiv [The real sector of the economy of Ukraine in conditions of systemic challenges], NISD, Kyiv, Ukraine.

6. Yermolaev, A. Lupatsy, V. Markeeva, O. Polyakov, Potapenko, V. Klymenko, I. Romanova, V. Taran, S. Yemets, V. Denisenko, S. (2014), Ukrain's'kyj Pivden': suchasni vyklyky ta stratehichni priorytety rozvytku [Ukrainian South: private actions and strategic development priorities], Institute of Strategic Studies, Kyiv, Ukraine.

7. Gaidelys, V. and Benetyte, R. (2021), "Analysis of the Competitiveness of the Performance of Baltic Ports in the Context of Economic Sustainability", Sustainability, available at: <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/6/3267> (Accessed 15 March 2024).

8. Eurostat (2024), available at: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/publications/statistical-reports> (Accessed 15 March 2024).

9. Eurostat (2024), available at: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Main_Page (Accessed 15 March 2024).

Стаття надійшла до редакції 25.03.2024 р.



Журнал включено до переліку наукових фахових видань України (Категорія «Б») з

ЕКОНОМІЧНИХ НАУК та ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ

(Наказ Міністерства освіти і науки України
№ 886 від 02.07.2020)

Спеціальності - 051, 071, 072, 073, 075, 076, 281, 292