

Отримано: 02 червня 2017 р.

Прорецензовано: 10 червня 2017 р.

Прийнято до друку: 17 червня 2017 р.

sobkevich@ukr.net

DOI: 10.25264/2311-5149-2017-5(33)-36-40

Собкевич О. В. Ресурс морегосподарського комплексу в забезпеченні сталого розвитку малих міст і зміцненні економічної безпеки України / О. В. Собкевич // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Економіка»: науковий журнал. – Острог: Вид-во НУ«ОА», червень 2017. – № 5(33). – С. 36–40.

УДК: 504.4 : 332.01 : 347.79 : 332.14 : 351.863 (477)

JEL-класифікація: R10

Собкевич Оксана Володимирівна,

доктор економічних наук, старший науковий співробітник, завідувач відділу безпеки реального сектору економіки,
Національний інститут стратегічних досліджень при Президенті України

РЕСУРС МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МАЛИХ МІСТ І ЗМІЦНЕННІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

У статті проаналізовано тенденції розвитку морегосподарського комплексу в контексті стимулювання сталого розвитку малих міст і зміцнення економічної безпеки держави. Висвітлено законодавче і нормативно-правове регулювання морегосподарського комплексу України, сучасний стан і проблеми функціонування його складових. Обґрунтовано пріоритети розвитку морської індустрії та економічних відносин морегосподарського комплексу з метою отримання суспільної економічної вигоди та задоволення потреб населення та виробництва в продукції та послугах за допомогою використання ресурсів Світового океану, інтелектуально-професійних і створених людиною засобів, реалізація яких сприятиме сталому розвитку малих міст і зміцненню економічної безпеки держави.

Ключові слова: морегосподарський комплекс, сталий розвиток, малі міста, регіональна політика, приморські території, економічна безпека.

Собкевич Оксана Владимировна,

доктор экономических наук, старший научный сотрудник, заведующая отделом безопасности реального сектора экономики, Национальный институт стратегических исследований при Президенте Украины

РЕСУРС МОРЕХОЗЯЙСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА В ОБЕСПЕЧЕНИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ МАЛЫХ ГОРОДОВ И УКРЕПЛЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ

В статье проанализированы тенденции развития морехозяйственного комплекса в контексте стимулирования устойчивого развития малых городов и укрепления экономической безопасности государства. Освещено законодательное и нормативно-правовое регулирование морехозяйственного комплекса Украины, современное состояние и проблемы функционирования его составляющих. Обоснованы приоритеты развития морской индустрии и экономических отношений морехозяйственного комплекса с целью получения общественной экономической выгоды и удовлетворения потребностей населения и производства в продукции и услугах посредством использования ресурсов Мирового океана, интеллектуально-профессиональных и созданных человеком средств, реализация которых будет способствовать устойчивому развитию малых городов и укреплению экономической безопасности государства.

Ключевые слова: морехозяйственный комплекс, устойчивое развитие, малые города, региональная политика, приморские территории, экономическая безопасность.

Oksana Sobkevych,

Doctor of Economic Sciences, Senior Research Fellow, Head of the Department for Security of the Real Sector of Economy,
National Institute for Strategic Studies

RESOURCES OF THE MARITIME COMPLEX IN PROVIDING SUSTAINABLE DEVELOPMENT TO SMALL CITIES AND STRENGTHENING THE ECONOMIC SECURITY OF UKRAINE

The article deals with the analysis of maritime complex tendencies in the context of stimulating small cities sustainable development and strengthening state economic security. The legislative regulation of Ukraine's maritime complex is described, the current state and problems of its components operations are outlined. The author substantiates development priorities for the marine industry, and for the maritime complex economic relations, aimed at achieving social economic benefit and satisfying the demand for goods and services from both population and industry. This is possible by utilizing the resources of the World Ocean, and applying intellectual and professional manmade means towards promoting sustainable development of small cities and strengthening state economic security.

Key words: maritime complex, sustainable development, small cities, regional politics, seashore territories, economic security.

Постановка проблеми. Сталий розвиток малих міст України є невід'ємною складовою регіональної політики і чинником зміцнення економічної безпеки держави завдяки активізації ресурсного, інвести-

ційно-інноваційного, екологічного, соціального потенціалу малих міст, що сприятиме згладжуванню диспропорцій територіально-просторового розвитку регіонів, зміцненню інтеграційних, культурно-ділових, торгівельних, транспортно-комунікаційних та інших зв'язків усередині країни.

Роль задіяння ресурсу морегосподарського комплексу в цьому процесі є вагомим – розбудова й ефективне використання можливостей його функціональних складових здатні надати поштовху розвитку приморських територій (які за багатьма характеристиками належать до депресивних регіонів), створюючи позитивні синергетичні ефекти в межах усієї країни завдяки підвищенню рівня життя в приморських регіонах, активізації туризму, стимулюванню підприємництва. Винайдення і наукове обґрунтування шляхів розвитку морегосподарського комплексу, зокрема в контексті сталого регіонального розвитку, актуалізується також у зв'язку із розробленням проекту нової редакції Морської доктрини України на період до 2035 р., необхідність ухвалення якої визначено в затвердженій Указом Президента від 26.05.2015 № 287/2015 новій Стратегії національної безпеки України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання регіонального розвитку, зокрема малих міст, у контексті економічної безпеки держави висвітлені в науковому доробку українських учених, серед яких С. О. Біла [1], З. С. Варналій [2], О. С. Власюк [3], В. Є. Воротін, Я. А. Жаліло [4], А. І. Мокій [5], А. І. Сухоруков, Ю. М. Харазішвілі [6] та ін. Проблематика морегосподарського комплексу також знайшла широке висвітлення в науковій літературі – у працях, зокрема, О. М. Кібік, О. П. Подцерковного, Ю. З. Драпайла [7], В. О. Котлубая [8], О. М. Котлубая [9], А. О. Філіпенка, В. В. Барішнікової [10], Л. В. Хомич [11] та ін. Але аспекти, пов'язані з розкриттям потенціалу морегосподарського комплексу як чиннику сталого розвитку малих міст залишаються недостатньо опрацьованими і відображеними в публікаціях.

Метою статті є визначення пріоритетних напрямів розвитку морегосподарського комплексу України для сталого розвитку малих міст і зміцнення економічної безпеки держави на основі аналізу наявного потенціалу його провідних галузей.

Морегосподарський комплекс як об'єкт впливу державної морської політики – це територіальне поєднання суб'єктів господарської діяльності галузі морського транспорту, суб'єктів інших галузей незалежно від форм власності, які взаємодіють між собою та конкурують у межах однієї сфери діяльності, з метою задоволення потреб населення та суспільного виробництва в продукції та послугах за допомогою використання ресурсів Світового океану, інтелектуально-професійних і створених людиною засобів [7]. Однією з найбільш важливих ознак діяльності у сфері морегосподарського комплексу є використання моря як транспортного шляху для здійснення різних перевезень. Водночас предметом діяльності підприємств морегосподарського комплексу є не лише використання моря в зазначеному аспекті, а й діяльність, яка забезпечує функціонування морегосподарського комплексу, а саме: *портова, суднобудівельна, судноремонтна, діяльність рибного господарства* тощо.

Морегосподарський комплекс є об'єктом багатогалузевого правового впливу [7]. Основоположним документом у сфері законодавчого врегулювання питань морегосподарського комплексу, як і для інших галузей господарського комплексу, є Конституція України, яка визначає, зокрема, загальні засади функціонування економіки, правовий режим власності, основи господарювання і має найвищу юридичну силу. Так, відповідно до ст. 42 Конституції, кожен має право на підприємницьку діяльність, яка не заборонена законом. Указані положення розвинені в положеннях ст. 73 Кодексу торгового мореплавства України, згідно з якими на території порту можуть діяти підприємства й організації всіх форм власності, метою і видом діяльності яких є обслуговування суден, пасажирів і вантажів в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України. Частина друга ст. 18 Закону України «Про морські порти України», який набув чинності 13.06.2013, передбачає, що «в межах морського порту функціонують суб'єкти господарювання всіх форм власності, діяльність яких пов'язана з обслуговуванням суден, пасажирів, вантажів, і підприємства, продукція і/або сировина яких транспортується по території або акваторії порту». Стосуються питань функціонування морегосподарського комплексу в частини об'єктів управління й об'єктів права власності та інші статті Конституції (ст. 13, 14, 19, 41, 43, 55, 56, 85 тощо).

Важливе значення для сфери морегосподарського комплексу має положення ст. 42 Конституції України про те, що «держава забезпечує захист конкуренції в підприємницькій діяльності. Не допускаються зловживання монополією, несправедливі обмеження конкуренції і недобросовісна конкуренція. Види і межі монополії визначаються законом». Це положення застосовується як орієнтир щодо розвитку вільної конкуренції в разі здійснення господарської діяльності у сфері морегосподарського комплексу.

Загальними актами законодавства у сфері морегосподарського комплексу є також Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, Податковий кодекс України, Земельний кодекс України, Водний кодекс України, Кодекс законів України про працю, закони України «Про основи національної безпеки України», «Про зовнішню економічну діяльність України», «Про міжнародні договори України», «Про захист економічної конкуренції», «Про природні монополії», «Про транспорт», «Про транспортно-

експедиторську діяльність», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про туризм», «Про інвестиційну діяльність», «Про режим іноземного інвестування» та ін.

Серед спеціальних актів у сфері морегосподарського комплексу необхідно зазначити Закони України: «Кодекс торговельного мореплавства України» від 23.05.1995 № 176/95-ВР, «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI, «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» від 08.07.2011 р. № 3677-VI, «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» від 06.09.2012 № 5209-VI, «Про виключну (морську) економічну зону України» від 16.05.1995 № 162/95-вр (із змінами).

Правовою основою діяльності морегосподарського комплексу в Україні є також міжнародні Конвенції та Угоди з морського права та видані на їх підставі нормативно-правові акти. Конвенція ООН із морського права 1982 р., яку Україна ратифікувала у 1999 р., є основним джерелом сучасного міжнародного морського права.

Документами, які визначають державну політику й основні напрями функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України, слід вважати також Морську доктрину України на період до 2035 р., що затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 № 1307, Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року», Закон України «Про Загальнодержавну програму розвитку рибного господарства України на період до 2010 року» від 19.02.2004 № 1516-IV, Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» від 11.07.2013 № 548-р та інші.

Рівень використання потенціалу морегосподарського комплексу України є незадовільним і таким, що не відповідає національним інтересам держави [12]. Тенденції розвитку сектору морських перевезень не відповідають загальносвітовим, а в багатьох випадках є прямо протилежними. Аналіз динаміки перевезень вантажів морським транспортом у 1990–2016 рр. свідчить про скорочення їх обсягів. У фізичному вимірі обсяги перевезення вантажів морським транспортом скоротилися з 53,2 млн т у 1990 р. до 3 млн т у 2016 р., тобто в понад 17 разів. Інакше кажучи, морські перевезення вантажів українським флотом під національним прапором практично припинилися. Водночас у структурі перевезень вантажів частка морського транспорту є незначною (0,5%) порівняно з іншими видами наземного транспорту, зокрема залізничного й автомобільного. Частка вантажів, що перевозяться в контейнерах, у загальному тоннажі морських перевезень в Україні становить 1,2%, тоді як у світі загалом цей показник дорівнює 16,6%.

На тлі загального зростання тоннажу світового флоту відбулося різке скорочення українського торговельного флоту. Якщо на 1.01.1993 сукупний дедвейт торговельного флоту України нараховував 6177 тис. тон, а частка українського флоту у світовому торговельному флоті складала 0,9%, то на 1.01.2015 дедвейт флоту, зареєстрованого під прапором України, скоротився до 477 тис. тон (майже у 13 разів), а частка у світовому торговельному флоті – до 0,03%. Обсяг морських перевезень вантажів через українські порти суднами під Державним прапором України становить менше 7%, решта експортних та імпорتنних вантажів України транспортується флотом інших країн.

Переважаючу частку морського транспорту України становлять судна віком понад 20 років, що робить український флот неконкурентоспроможним на світовому ринку та витісняє його з внутрішнього ринку України. Такий стан морських суден та критичне скорочення потужностей торговельного флоту зумовлені, зокрема, занепадом суднобудівної галузі, яка мала б забезпечувати своєчасне оновлення та модернізацію українського флоту.

Після 1992 р. будівництво суден і кораблів практично припинилося. Обмеженість та нераціональне використання коштів, що виділялися на конверсію, не дозволили здійснити її в повному обсязі і перейти на випуск цивільних комерційних суден, а брак належної уваги держави до збереження та зміцнення виробничого та науково-технічного потенціалу українського суднобудування в умовах низького рівня адаптації підприємств галузі до умов ринку, нестачі фінансових ресурсів підприємств для оновлення виробничої та науково-технічної бази та реалізації крупних інвестиційних проектів, а також погіршення ринкової кон'юнктури призвели до поступового знищення значної частини суднобудівних потужностей. Водночас на сьогодні в Україні залишилося 10 крупних суднобудівних заводів, 9 підприємств суднового машинобудування, морського приладобудування та електромонтажу, 15 проектно-конструкторських і наукових організацій. Крім того, в галузі працює кілька десятків середніх і малих суднобудівних і судноремонтних заводів. Суднобудування України переважно орієнтоване на виконання зовнішніх замовлень – експортується понад 80% продукції галузі.

Вкрай негативним є те, що Україна поступово втрачає успадкований із радянських часів потужний науковий потенціал у суднобудуванні – з 27 дієвих у 1991 р. галузевих науково-дослідних інститутів та конструкторських бюро у 2014 р. залишилося лише 15, якими переважна більшість виконуваних робіт із проектування суден здійснюється для іноземних компаній.

Для становлення України як світової морської держави вона має в повному обсязі виконати обов'язки, які вміщені в міжнародних конвенціях і угодах, стороною яких вона є. Їх реалізація, зокрема, пов'язана з вирішенням низки проблем із забезпечення безпеки судноплавства. Сучасна система управління безпекою судноплавства належним чином не працює, наявний дисбаланс законодавчих рішень і їх фактичного виконання складовими цієї системи, передусім – на міжвідомчому рівні. Забезпечення безпеки морського транспорту, охорона суден та портових об'єктів, боротьба з піратством є важливими складовими процесу морських перевезень у сучасних умовах поглиблення економічних дисбалансів і військових конфліктів.

Портова галузь України перебуває у скрутному становищі й дедалі більше втрачає конкурентні позиції на ринку портових послуг Чорноморсько-Азовського басейну, що, насамперед, позначається на скороченні вантажопотоку через українські порти. Втрата вантажів портами України відбувається з цілої низки причин. Це й наслідки глобальної фінансово-економічної кризи, що виявилися у згортанні виробництва та зменшенні попиту світової економіки на низку товарів, і цілеспрямована політика Росії щодо переорієнтації майже всіх вантажів російського походження, що перевантажуються в портах України, на порти РФ з метою виключення України з транзитних потоків. Водночас це й техніко-технологічне відставання українських портів, їх незадовільний експлуатаційний стан та недостатність темпів та обсягів розбудови транспортної інфраструктури. І хоча українські морські порти загалом є прибутковими підприємствами, галузь потребує інвестицій на суму понад 3 млрд дол. США. Власними силами держави та портів, без залучення на взаємовигідних умовах приватного капіталу, проблеми галузі (такі як приведення глибин портів до рівня, необхідного для заходу великотоннажних суден, необхідність розбудови сучасних терміналів, оновлення припортової інфраструктури та кранового господарства, розвитку рейдових перевантажувальних комплексів) не вирішити.

Втрата на початку 2014 р. одразу 5 кримських портів, а з ними до 10% загального обсягу вантажоперевалки українських портів негативно вплинула на транзитний потенціал України, оскільки саме російський транзит у 2012 р. займав близько 39% вантажопотоку кримських портів і був зосереджений переважно в Керчі, куди зручно підвозити вантажі Керченською поромною переправою або перевантажувати на рейді з дрібнотоннажних судів на більші. Невелика частка транзиту, переважно нафтопродуктів, припадала на порт Феодосія, який посідав друге місце в Україні за обсягами перевалки нафти і нафтопродуктів. Контроль Росії над Керченською протокою та військові дії на сході країни поставили під загрозу роботу азовських портів України – Маріупольського і Бердянського, які формують 12,6% загального обсягу перевалки вантажів в Україні. Водночас труднощі проходження торговельних суден через Керченську протоку негативно позначаються на експортерах аграрної продукції та металопродукції, які активно використовують Маріупольський морський порт.

Анексія Росією АР Крим і м. Севастополя призвела до втрати провідних українських морських наукових установ – Морський гідрофізичний інститут НАН України та Інститут біології південних морів НАН України стали установами РАН. Припинення робіт кримських інститутів в інтересах України призвело до втрати значної кількості висококваліфікованих фахівців у галузі океанології, фізичної океанографії, екології моря – кримські фахівці склали 100% академіків та член-кореспондентів НАН України з відповідних спеціальностей у Відділенні Наук про Землю НАНУ, саме в цих інститутах працювала більшість докторів і кандидатів наук України з цих спеціальностей.

Живі біологічні ресурси моря є найважливішими з усіх видів морських ресурсів для прибережних регіонів України, а рибне господарство України відіграє значну роль у забезпеченні населення продуктами харчування, які є невід'ємною складовою харчового раціону людини, галузей національної економіки – сировиною, а також у відтворенні природних ресурсів та підвищенні зайнятості населення. Натомість вилов риби та добування інших водних живих ресурсів в Україні скорочується, за 2010–2016 рр. відбулося загальне зменшення у 2,5 разів (з 218681 т до 88443 т).

Перспективним напрямом розширення сировинної бази національної економіки є використання неживих ресурсів Світового океану. Важливість налагодження видобутку мінеральних ресурсів на океанічному дні підкреслюється нестачею деяких видів ресурсів на світовому ринку та монополізацією їх видобутку окремими країнами.

Перед Україною на сьогодні постає багато питань і проблем, які вона має вирішити, щоб відродити потенціал морегосподарського комплексу. Причини незадовільного стану морегосподарської діяльності криються в геополітичних, економічних, технологічних чинниках, які значно посилюють прояв зазначених негативних тенденцій розвитку і є джерелами загроз економічній безпеці держави. Серед них доцільно виділити: відсутність єдиної державної стратегії розвитку торговельного мореплавства; відсутність економічних стимулів для судновласників реєструвати судна під українським прапором; недосконалість системи оподаткування різних сфер функціонування судноплавних компаній, проблеми кредитування компаній із метою придбання суден; стагнація портової галузі внаслідок уповільнення структурних реформ; ускладнення створення в Україні замкненого циклу суднобудування з використанням конкурентних переваг галузі; автономізація розвитку різних сфер морської діяльності України; занепад сфери рибного господарства.

Брак чітких і зрозумілих цілей розвитку морегосподарської діяльності та споживацьке ставлення до морського потенціалу призводять до того, що Україна втрачає можливості забезпечення внутрішнього ринку країни необхідною продукцією, створення додаткових робочих місць, збільшення надходжень до бюджету, розвитку приморських територій (зокрема, малих міст), підвищення добробуту людей.

Висновки. Розвиток морської індустрії та економічних відносин морегосподарського комплексу з метою отримання суспільної економічної вигоди та задоволення потреб населення та виробництва в продукції та послугах за допомогою використання ресурсів Світового океану, інтелектуально-професійних і створених людиною засобів сприятиме сталому розвитку малих міст і зміцненню економічної безпеки держави. Для цього необхідно є реалізація завдань за такими пріоритетними напрямками:

- відродження торговельного мореплавства як перспективної галузі економіки, яка швидко розвиватиметься й забезпечуватиме вагомий внесок у формування ВВП країни та позитивного сальдо торговельного балансу, гідно представлятиме Україну на міжнародному ринку транспортних послуг, стане потужним катализатором активності інших галузей економіки;
- розвиток портової галузі як високотехнологічного, ефективно працюючого, комерційного сектору морегосподарського комплексу України, максимально адаптованого до роботи в умовах жорсткої конкуренції на світовому ринку портових послуг та орієнтованого на потреби економіки країни, основою роботи якого мають бути європейські правила ведення бізнесу;
- формування необхідної інфраструктури та правового поля для відновлення конкурентоспроможності суднобудівної галузі і її комплексного розвитку в системі морської індустрії України;
- нарощування видобутку риби та інших живих водних ресурсів, розширення асортименту наявності на вітчизняному ринку живої продукції морського походження шляхом розвитку рибної галузі на інноваційній основі з оновленням та розбудовою потенціалу рибгосподарських підприємств на сучасному технологічному рівні, відродженням вітчизняного рибпромислового флоту, його науково-виробничого і кадрового забезпечення;
- реалізація національних економічних інтересів у сфері використання неживих ресурсів Світового океану, його дна та континентального шельфу, які полягають у ресурсному забезпеченні промисловості, будівельної галузі та агропромислового комплексу України, створенні безпечних умов навколишнього середовища та мінімізації антропогенного тиску на нього, ефективній реалізації рекреаційного, лікувального, оздоровчого та профілактичного потенціалу неживих ресурсів Світового океану;
- збереження, використання та розвиток науково-технічного потенціалу морегосподарського комплексу, побудова системи підготовки та перепідготовки наукових кадрів, розв'язання проблем функціонування науково-дослідного флоту, підтримка вітчизняної морської науки і технологій.

Література:

1. Біла С. О. «Зелена» економіка : стратегічний пріоритет реформ на регіональному рівні / С. О. Біла // Економічний вісник університету. – 2014. – Вип. 22(1). – С. 127–133.
2. Державна регіональна політика України : особливості та стратегічні пріоритети : Монографія ; за ред. З. С. Варналія. – К. : НІСД, 2007. – 820 с.
3. Власюк О. С. Шляхом децентралізації : виклики, ризики та пріоритети реформування регіонального розвитку в Україні / О. С. Власюк // Регіональна економіка. – 2015. – № 1. – С. 5–18.
4. Державне управління регіональним розвитком України : монографія ; за заг. ред. В. Є. Воротіна, Я. А. Жаліла. – К. : НІСД, 2010. – 288 с.
5. Мокій А. І. Шляхи вдосконалення інституціональної інфраструктури інноваційного розвитку на регіональному рівні [Електронний ресурс] / А. І. Мокій, О. А. Мокій, Д. А. Бачурін // Вісник Дніпропетровського університету. Сер. : Менеджмент інновацій. – 2012. – Т. 20, вип. 1. – С. 48–58.
6. Сухоруков А. І., Харазішвілі Ю. М. Моделювання та прогнозування соціально-економічного розвитку регіонів України: монографія / А. І. Сухоруков, Ю. М. Хара зішвілі. – К. : НІСД, 2012. – 368 с.
7. Кібік О. М. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / [О. М. Кібік, О. П. Подцерковний, Ю. З. Драпайло, В. О. Котлубай та ін.]; за ред. О. М. Кібік, О. П. Подцерковного. – Херсон : ФОП Грін Д. С, 2014. – 442 с.
8. Котлубай В. О. Доцільність та умови створення українського міжнародного реєстру суден / В. О. Котлубай // Актуальні проблеми держави і права, Вип. 67. – 2013. – С. 309–315.
9. Котлубай О. М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавства в Україні / О. М. Котлубай // Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж. НАН України. – О. : ІПРЕЕД НАН України, 2004. – 453 с.
10. Філіпенко А. О., Баришнікова В. В. Пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України в умовах глобалізації : аналітична доповідь / А. О. Філіпенко, В. В. Баришнікова ; за ред. А. О. Філіпенка; Регіон. філіал нац. ін-ту стратегічн. досліджень у м. Одесі. – Одеса : Фенікс, 2013. – 168 с.
11. Хомич Л. Розвиток морських портів у контексті розширення транспортно-розподільного та транзитного потенціалу України [Електронний ресурс] / Л. Хомич. – Режим доступу : http://old.niss.gov.ua/book/Odesfilya/st_hom.htm.
12. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України: аналіт. доп. / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, А. В. Шевченко, В. М. Русан, С. В. Белашов – К. : НІСД, 2016. – 72 с. – (Сер. «Економіка», вип. 24).