

РОЗВИТОК ДУНАЙСЬКИХ МОРСЬКИХ ПОРТІВ У КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ ПРИЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ

DEVELOPMENT OF DANUBE SEAPORTS IN THE CONTEXT OF EUROPEAN INTEGRATION OF THE BLACK SEA REGION

УДК 355.691.32

<https://doi.org/10.32843/bses.53-9>

Власова В.П.

к.е.н., доцент кафедри менеджменту,
публічного управління та адміністрування
Державний університет інфраструктури
та технологій

Тарновська І.В.

к.е.н., доцент,
доцент кафедри менеджменту,
публічного управління та адміністрування
Державний університет інфраструктури
та технологій

Vlasova Valentyna

State University Infrastructure
and Technology

Tarnovska Iryna

State University Infrastructure
and Technology

У статті розглянуто розвиток морських портів українського Придунав'я в контексті євроінтеграційних процесів у Причорноморському регіоні. Стисло викладено основні положення Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону. Зазначено переваги участі України у проекті DIONYSUS. Виділено транспортні проблеми в українському Придунав'ї. Дунайські порти (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) обслуговують вантажопотоки сьомого транспортного коридору та вантажопотоки у країні Придунав'я та Центральній Європі. Вони мають великий потенціал і планують його розкрити в контексті євроінтеграційних процесів. На основі проведеного SWOT-аналізу морських портів Придунав'я визначено, що в перспективі порти здатні збільшити обсяги перевалки зернових, а за підтримки належних глибин порту та підхідних каналів збільшуватиметься кількість заходів великотоннажних суден. Усі порти мають потенційну пропускну спроможність, вільні території для розвитку. Виділено такі стримуючі фактори розвитку, як: недостатні вантажопотоки, обміління Дунаю, агресивна конкурентна політика країн-сусідів та непослідовна державна політика в Причорноморському регіоні.

Ключові слова: Причорноморський регіон, євроінтеграція, морський порт, Дунайський регіон, порт Рені, Ізмаїльський порт, Усть-Дунайський порт, вантажообіг.

В статті рассмотрено развитие морских портов украинского Придунавья в контексте евроинтеграционных процессов в Причерноморском регионе. Кратко изложены основные положения стратегии Европейского Союза для Дунайского региона, преимущества участия Украины в проекте DIONYSUS. Выделены транспортные проблемы в украинском Придунавье. Дунайские порты (Рени, Измаил, Усть-Дунайский) обслуживают грузопотоки седьмого транспортного коридора и грузопотоки в страны Придунавья и Центральной Европы, обладают значительным потенциалом. На основе проведенного SWOT-анализа морских портов Придунавья определено, что в перспективе порты способны увеличить объемы перевалки зерновых, а при поддержке надлежащих глубин порта и подходных каналов будет увеличиваться количество заходов крупнотоннажных судов. Все порты имеют потенциальную пропускную способность, свободные территории для развития. Но существуют и сдерживающие факторы: недостаточные грузопотоки, Дунай становится мелководным, агрессивная конкурентная политика стран-соседей, непоследовательная государственная политика в Причерноморском регионе.

Ключевые слова: Причерноморский регион, евроинтеграция, морской порт, Дунайский регион, порт Рени, Измаильский порт, Усть-Дунайский порт, грузооборот.

The article considers the development of seaports of the Ukrainian Danube region in the context of European integration processes in the Black Sea region. European integration processes in the Black Sea region are taking place in different areas: education, tourism, energy efficiency, innovation, information and logistics technologies, etc. In each part of the region they pass with different intensity. Outlines the main provisions of the European Union strategy for the Danube region. The advantages of Ukraine's participation in the DIONYSUS project are highlighted. It is important to use all possible options for cooperation with the EU. Use EU funds for development, as competing countries do so actively, for example, Romania and Moldova. The authors systematized transport problems in the Ukrainian Danube. Danube ports (Reni, Izmail, Ust-Dunaysk) serve cargo flows of the seventh transport corridor. They serve cargo flows to the Danube countries and Central Europe. Today, the Danube ports of Ukraine provide about 30% of the total cargo flow in all member states of the Danube Commission, and in 2019 the ports of Izmail and Reni were included in the TEN-T system. Danube ports have significant potential. The analysis of processing volumes in domestic Danube ports is carried out. Based on the SWOT analysis of the Danube seaports, the prospects for port development are determined. Understanding the strengths and opportunities, as well as the objective identification of weaknesses and threats makes it possible to correctly determine the vector of development of the seaports of the Danube. In the future, ports can increase grain transshipment volumes. With the support of proper port depths and approach channels, the number of calls for large vessels will increase. Ports are capable of receiving cruise ships, the main thing is to create the proper tourism infrastructure in the region. There are factors that hinder port development: insufficient cargo flows, Danube becomes shallow, approach channels, aggressive competitive policy of the neighboring countries, inconsistent state policy in this region are silted up.

Key words: Black Sea region, europeanintegration, seaport, Danube region, Reni port, Izmail port, Ust-Danube port, cargo turnover.

Постановка проблеми. Євроінтеграційні процеси в Причорноморському регіоні відбуваються за різними напрямками, такими як освіта, туризм, енергоефективність, інновації, інформаційно-логістичні технології та ін. У кожній частині регіону вони проходять із різною інтенсивністю. Особливої уваги заслуговують проблеми розвитку морських портів, зокрема, Дунайського регіону. Україна практично не використовує потенціал та інфраструктуру портів Придунав'я, але планує його розвивати в контексті євроінтеграційних процесів. Порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ мають вдале

географічне розташування, вони знаходяться на перетині пан-європейських транспортних коридорів № 3, № 5, № 7, № 9 та TRACECA, Economic Belt of Silk Road [1]. Вітчизняний судновий канал Дунай – Чорне море є альтернативою румунським каналам Дунай – Чорне море та Сулинському каналу і становить для них значну конкуренцію, оскільки вартість проходу українським каналом нижча, ніж румунськими, на 40% [2]. Отже, завданням цього дослідження є визначення вектору розвитку цих портів у контексті євроінтеграції Причорноморського регіону.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питання євроінтеграційних процесів Причорноморського регіону висвітлюють С.М. Ступчук, В.О. Лабунець, У.Л. Сторожилова та інші [3–4]. Проблема розвитку морських портів присвячено роботи таких науковців, як С.М. Боняр, А.М. Котлубай, В.Г. Коба, О.О. Карпенко [5–7] та інші. Проте розвитку портів українського Придунав'я приділено не досить уваги.

Виклад основного матеріалу дослідження.

В останні роки відбувалося посилення європейських інтеграційних тенденцій у зовнішньоекономічній та міжнародній діяльності Українського Причорномор'я, що стало характерною рисою суспільно-політичного та економічного життя. У цьому дослідженні розглядається, яким чином відбуваються євроінтеграційні процеси в морських портах Придунав'я, що є важливим складником транспортно-логістичного комплексу Причорноморського регіону.

Довгострокова політика Європейського Союзу щодо вирішення проблем Дунайського макрорегі-

ону зафіксована в Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону (European Union Strategy for the Danube Region). Вона була прийнята Єврокомісією 8 грудня 2011 року та підтримана Європарламентом і Радою ЄС [6]. Основні положення цієї стратегії наведено на рис. 1.

Нині Адміністрація морських торговельних портів (АМПУ) бере участь у проєкті DIONYSUS («Integrating the Danube waterway into smart and sustainable multi-modal & intermodal transport chains of cargo and passengers»).

Для реалізації проєкту фонди Європейського союзу планують виділити для АМПУ 200 тис. євро [8]. Подібні наміри є важливим кроком до інтеграції українських портів на Дунаї із загальноєвропейськими транспортними коридорами. Для початку АМПУ має провести комплексний аналіз розвитку транспортних коридорів і внутрішніх водних шляхів української частини Дунайського регіону та портів цього регіону.

Нині вітчизняні дунайські порти забезпечують близько 30% від загального вантажопотоку всіх

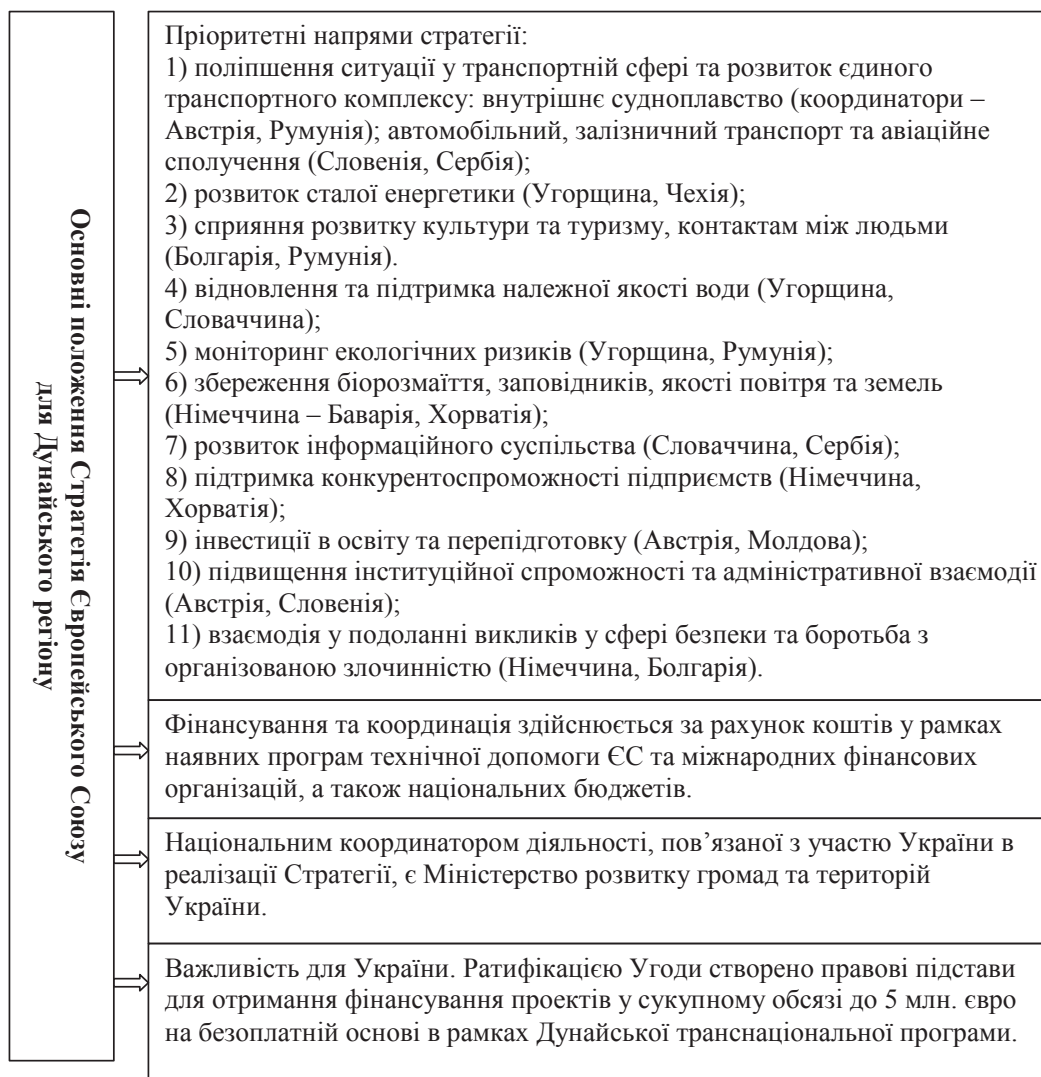


Рис. 1. Основні положення Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону

Джерело: згруповано авторами за [9]

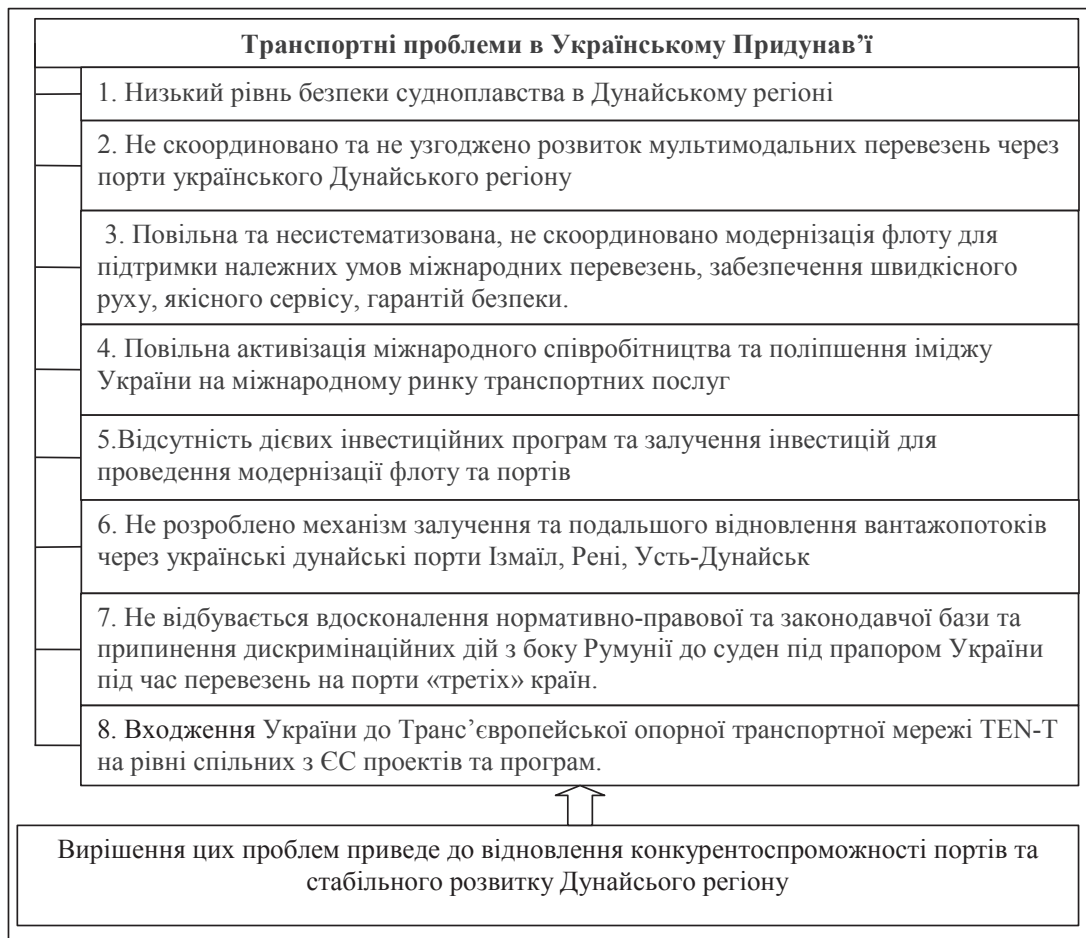


Рис. 2. Транспортні проблеми в українському Придунав'ї

Джерело: згруповано авторами за [5–9]

країн-членів Дунайської Комісії, а в 2019 році порти Ізмаїл і Рені були включені в систему TEN-T. Цей проект складається з трьох основних модулів:

- «Транспортні коридори і ВВП» (Transport Corridors and IWT markets);
- «Комплексний розвиток портів» (Integrated Port Development);
- «Пілотні проекти» (Pilot Cases), якими передбачено розроблення перспективних пропозицій щодо розвитку портів і портових терміналів у дунайських портах, днопоглиблення, створення покращених навігаційних умов, розроблення планів збільшення потужностей портів, розроблення та впровадження ТЕО на залучення інвестицій і грантів ЄС для реалізації великих інфраструктурних проектів і багато іншого [8].

Важливо використовувати всі можливі варіанти співпраці з ЄС та освоювати кошти, оскільки країни-конкуренти це роблять активно. Наприклад, Румунія та Молдова.

Вивчаючи перспективи розвитку Дунайських портів, виділили проблеми, з якими вони стикаються: загальні для всіх портів та специфічні, притаманні конкретному порту. Перша група наведена на рис. 2.

Основним кількісним показником роботи порту є обсяги перевалки. На них впливають як зовнішні, так і внутрішні чинники. Обсяги переробки у вітчизняних дунайських портах наведено на рис. 3.

У кожного із наведених портів є свої причини зміни обсягу вантажообігу. Ізмаїльський морський порт зменшив обсяги через падіння перевалки залізничної сировини. У порту Рені стали менше переробляти наливних та хімічних вантажів, але відбулося незначне зростання обсягів переробки зернових. Усть-Дунайський порт, переробляючи всього три види вантажів: нафтопродукти, зерно і добрива, нарощує обсяги переробки за рахунок залучення місцевого вантажопотоку.

У процесі дослідження розвитку портів українського Придунав'я визначено конкурентні переваги та загрози їх розвитку. Розуміння сильних сторін та можливостей, а також об'єктивне виділення слабких сторін і загроз дає можливість правильно визначити вектор розвитку морських портів Придунав'я (табл. 1–3).

Рені є унікальним портом, за часів СРСР він був лідером серед портів дунайського регіону та переробляв понад 15 млн т вантажів за рік. Непроду-

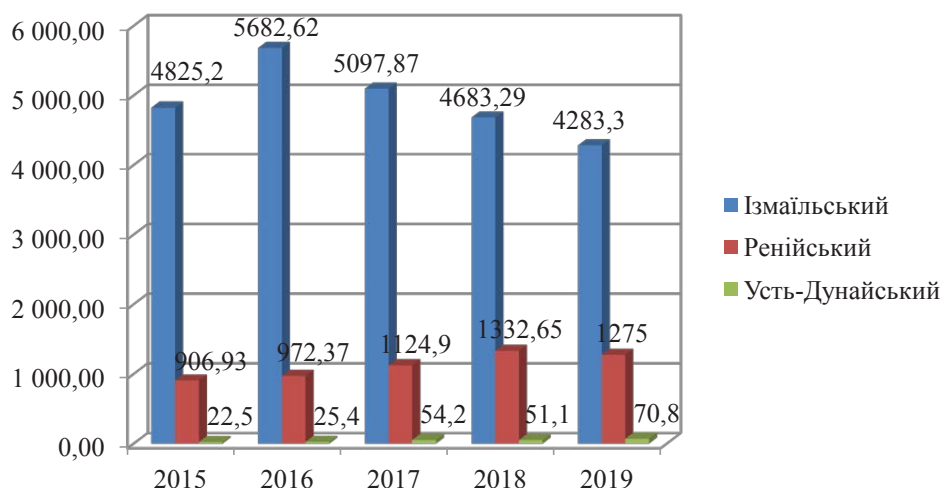


Рис. 3. Динаміка вантажообігу Дунайських портів за 2015–2019 роки, тис. т

Джерело: побудовано авторами за [9]

мана державна політика молодій державі привела до того, що сьогодні порт обслуговується залізницею Молдови, тариф на кожен тону вантажу – на 5 доларів дорожче, ніж доставка до Ізмаїльського порту, тому зростання тарифів через молдовську ділянку залізниці призвело до нерентабельності операцій із перевалки вантажів через порт Рені.

Актуальним питанням є вирішення проблеми будівництва та введення в експлуатацію залізниці Рені – Ізмаїл. Саме ця гілка допоможе реалізувати потенціал порту. Особливо варто виділити проблему із зміною у лютому розмірів портових зборів.

Раніше для транзитних суден, що проходять по Дунаю, портові збори скорочувалися на 50%. Нині така знижка скасована. Через Ренійський порт 95% вантажів проходить транзитом по Дунаю. Отже, прогнозовано знизиться весь вантажообіг порту. Це може викликати низку відмов співпраці річкових суден із Рені, які можуть піти в порти Галац (Румунія) або порт Джурджулешти (Молдова). Подібне чекає й Ізмаїльський порт. Логістичним центром Нижнього Дунаю сьогодні є Ізмаїл, і якщо буде побудована залізнична гілка між Березино і Басарабьяська, тоді центр буде

Таблиця 1

Конкурентні переваги та загрози порту Рені

СИЛЬНІ СТОРОНИ	МОЖЛИВОСТІ
<ol style="list-style-type: none"> Порт приймає будь-які судна, осадка яких дозволяє пройти Сулинський канал та ГСХ "Дунай – Чорне море" гирлом Швидке. На 39 спеціалізованих причалах порту обробляються практично усі види вантажів. Тільки в порту Рені функціонує поромний комплекс, що обробляє судна типу Ро-Ро як у річковому, так і в морському напрямках. Єдиний на українській ділянці Дунаю нафторайон, що спеціалізується на перевалці сирової нафти і нафтопродуктів. 	<ol style="list-style-type: none"> СЕЗ "Рені" створена терміном на 30 років на території Ренійського морського торговельного порту загальною площею 94,36 гектари. Унікальне географічне положення визначило статус порту Рені одночасно як річкового і морського. на перетині 4 транспортних коридорів: Крицьких № 7 і № 9, Євроазіатського і Чорноморського, що посилює євроінтеграцію. За державної та міжнародної підтримки можлива реконструкція та будівництво нових підхідних каналів, що дозволить заходити суднам з більшою осадкою
СЛАБКІ СТОРОНИ	ЗАГРОЗИ
<ol style="list-style-type: none"> Суднозаходи обмежені глибинами Сулинського каналу та ГСХ "Дунай – Чорне море", гирлом Швидке . Великотонажні судна заходять лише з боку Сулинського каналу і платять збори румунам, втрачають час. Відсутня дієва державна підтримка розвитку порту. Обслуговується залізницею сусідньої держави (Молдови). 	<ol style="list-style-type: none"> Замулення Дунаю, втрата заявлених глибин судноходних каналів. Судноходні канали проходять через Дунайський біосферний заповідник. Високі портові збори по всій довжині Дунаю, навіть для пасажирських суден. Агресивна політика Румунії щодо використання суміжної з українською територією дельти Дунаю, що призводить до її обміління. Розвиток румунського порту Суліна та молдавського порту Джурджулешта. Непродумана державна політика щодо портових зборів зменшує транзитні суднозаходи в порт.

Джерело: визначено авторами за [10–13]

Конкурентні переваги та загрози Ізмаїльського порту

СИЛЬНІ СТОРОНИ	МОЖЛИВОСТІ
<ol style="list-style-type: none"> Багатопрофільний торговий порт для перевантаження залізничної сировини, вугілля, коксу, чорних і кольорових металів, паперу, целюлози, добрив, пілолісу, генеральних вантажів у мішках, ящиках, пакетах, біг-бегах тощо Пасажирський комплекс здатний обслужити до 0,15 млн пасажирів на рік. Глибини порту до 8 м. Наявність висококваліфікованих працівників. Власний портовий флот. Постійне оновлення обладнання та технологій. 	<ol style="list-style-type: none"> Порт Ізмаїл в 2019 включено до системи TEN-T. Порт за рахунок реконструкції, продовження під'їзних та портових залізничних під'їзних шляхів збільшить пропускну спроможність. Є потенціал збільшення глибин порту. Зростання обсягів переробки внутрішніх вантажів. Має запас пропускну спроможності спроможність. Порт є містоутворюючим, має розвинену соціальну інфраструктуру та підтримку місцевої влади.
СЛАБКІ СТОРОНИ	ЗАГРОЗИ
<ol style="list-style-type: none"> Слабо розвинена під'їзна інфраструктура. Велика залежність порту від роботи металургійних комбінатів. Неконкурентні тарифи порівняно із залізницею. Відсутня дієва державна підтримка розвитку порту. Залежність від російського транзиту вугілля. 	<ol style="list-style-type: none"> Зменшення обсягів перевалки транзитних вантажів Будівництво залізничної гілки Басарабська – Березино. Падіння рівня води в Дунаї та неритмічне залізничне сполучення. Високі портові збори по всій довжині Дунаю, навіть для пасажирських суден. Активний розвиток румунських портів Констанца, Галац. Розвиток молдавського порту Джурджулешта.

Джерело: визначено авторами за [10–13]

Таблиця 3

Конкурентні переваги та загрози Усть-Дунайського порту

СИЛЬНІ СТОРОНИ	МОЖЛИВОСТІ
<ol style="list-style-type: none"> Проходження через порт транзитних вантажів. Є інтегрованою частиною 7 Транспортного коридору. Переробляє усі види сухих вантажів. Надає повний комплекс логістичних послуг з перевалки зерна Лідер серед портів України за кількістю відвідуваних круїзними лайнерами. 	<ol style="list-style-type: none"> Потенціал порту 3–4 млн вантажів на рік. При передачі порту з державної власності в муніципальну розвиток може здійснюватися за рахунок водного туризму. Зростання обсягів експорту та транзиту зернових. Існує можливість будівництва терміналів в портовому пункті Кілія.
СЛАБКІ СТОРОНИ	ЗАГРОЗИ
<ol style="list-style-type: none"> Єдиний морський порт в Україні, який не має власних причалів. Рейдові потужності знаходяться в незадовільному експлуатаційному стані. Портова інфраструктура потребує великих капіталовкладень за дуже великого терміну окупності. З боку АМПУ не розроблено чіткої схеми взаємодії порту з приватним бізнесом. Велика конкурентна боротьба за незначні вантажопотоки. 	<ol style="list-style-type: none"> Підхідні канали до порту проходять через Дунайський біосферний заповідник, що ускладнює роботи з підтримки потрібних глибин. Падіння глибин Дунаю. Зменшення вантажопотоків Дунаєм. Економічний спад міжнародної торгівлі. Активний розвиток портів конкурентів: Констанца, Галац, Джурджулешта.

Джерело: визначено авторами за [10–13]

переміщено в румунський Галац, що призведе до проблем, як у Рені.

Усть-Дунайський морський порт та ще два малі порти, Білгород-Дністровський та Скадовський, вже внесені до списку підприємств, які можна приватизувати. Розвиток малих портів в Україні може здійснюватися за принципом "муніципальний порт". Розглядається питання передачі малих портів місцевій владі, оскільки функції торговельного порту вони вже практично не виконують, але можуть бути використані як частина міста для розвитку бізнесу, туризму.

Узагальнюючи результати проведеного SWOT-аналізу, можна виокремити такі основні стримуючі

чинники щодо функціонування та розвитку морських портів українського Придунав'я, як: непослідовна державна політика, відсутність достатнього обсягу стійких вантажопотоків для забезпечення сталого розвитку портів, обміління Дунаю та замулення підхідних каналів, агресивна конкурентна політика сусідніх країн щодо українських портів Придунав'я.

Висновки з проведеного дослідження. Результати дослідження показали, що подальший розвиток українських портів Придунав'я передбачає гармонізацію зі Стратегією Європейського Союзу для Дунайського регіону, що надасть додаткові конкурентні переваги, а також можли-

вість користуватися фінансовою підтримкою ЄС для реалізації інфраструктурних проектів.

На основі техніко-економічних характеристик роботи портів українського Придунав'я здійснено SWOT-аналіз їхньої діяльності. Визначено, що в перспективі є можливість збільшення обсягів перевалки зернових, за підтримки належних глибин порту та підхідних каналів збільшуватиметься кількість заходів великотоннажних суден. Були виділені стримуючі фактори їхнього розвитку, а саме: недостатні вантажопотоки, обміння Дунаю, агресивна конкурентна політика країн-сусідів та непродумана, непослідовна державна політика в Причорноморському регіоні.

Нині, маючи великий потенціал, вітчизняні порти Дунайського регіону стали заручниками непродуманої територіальної політики української держави, а також несприятливого впливу світових економічних криз. Україна сьогодні не має чіткої поетапної політики для розвитку морських портів у Причорноморському регіоні. Очевидно, що найближчим часом Усть-Дунайський порт буде приватизований, і є надія на те, що приватні власники знайдуть інвестиції для його розвитку. У подальшому будуть поглиблені дослідження щодо розвитку морських портів українського Придунав'я, буде розроблено механізм реалізації потенціалу цих портів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. European Union Strategy for the Danube Region. URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/macro-regional-strategies/danube/ (дата звернення: 20.05.2020).
2. АМПУ розробаєт ТЭО строительства глубоководного судового хода Дунай-Черное море. URL: https://cfts.org.ua/news/2018/10/24/ampu_razrabotaet_teo (дата звернення: 22.05.2020).
3. Ступчук С.М., Лабунець В.О. Рівень конкурентоспроможності Причорноморського регіону України в умовах глобалізації та євроінтеграції світових процесів. URL: http://bses.in.ua/journals/2017/21_2017/27.pdf (дата звернення: 10.06.2020).
4. Сторожилова У.Л. Розвиток Причорноморського економічного району в контексті публічного управління та європейської інтеграції. URL: http://bses.in.ua/journals/2018/28_2_2018/13.pdf (дата звернення: 10.06.2020).
5. Боняр С.М., Корнійко Я.Р. Аналіз роботи морських торговельних портів України. URL: http://www.maritime.kiev.ua/uploads/Jurnal/3%2815%29/narezka/Vnutr_3_15_2012_109_.pdf (дата звернення: 22.05.2020).
6. Котлубай В.А. Экономико-правовые пути повышения уровня конкурентоспособности украинских портов. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/ekonomiko-pravovye-puti-povysheniya-urovnya-konkurentosposobnostiukrainskih-portov> (дата звернення: 24.05.2020).
7. Карпенко О.О., Власова В.П. Ідентифікація ризиків при реалізації концесійних проектів

у морських портах України. Бізнесінформ. 2018. № 3. С. 224–230.

8. ЄС виділить АМПУ 200 тис. євро на реалізацію проекту DIONYSUS. URL: <https://dzi.gov.ua/press-centre/news/yes-vydylyt-ampu-200-tys-yevrone-realizatsiyu-proektu-dionysus/> (дата звернення: 28.05.2020).

9. Показники роботи. URL: <http://www.uspa.gov.ua/investoram/transportna-infrastruktura-ukrajini> (дата звернення: 21.05.2020).

10. Измаилу в помощь: почему Усть-Дунайский МТП потеряет самостоятельность URL: https://cfts.org.ua/articles/izmailu_v_pomoshch_pochemu_ust_dunayskiy_poteryaet_samostoyatelnost_27144 (дата звернення: 25.05.2020).

11. Молдавский гамбит: Как украинские порты на Дунае могут лишиться грузов. URL: https://cfts.org.ua/articles/moldavskiy_gambit_kak_ukrainskie_porty_na_dunae_mogut_lishitsya_gruzov_1232/91 (дата звернення: 26.05.2020).

12. Измаильский порт разрабатывает 20-летнюю стратегию развития. URL: <https://ports.com.ua/news/izmailskiy-port-razrabatyvaet-strategiyu-razvitiya-nablizhayshie-20-let> (дата звернення: 24.05.2020).

13. Измаильский морской порт. URL: <https://ports.com.ua/spravka/infrastruktura/izmailskiy-morskoj-port> (дата звернення: 25.05.2020).

REFERENCES:

1. European Union Strategy for the Danube Region. (2011). Available at: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/macro-regional-strategies/danube/ (accessed 20 May 2020).
2. АМПУ разрабаєт ТЭО строител'ства глубоководного судового khoda Dunay – Черноє more (2018). Available at: https://cfts.org.ua/news/2018/10/24/ampu_razrabotaet_teo (accessed 22 May 2020).
3. Stupchuk S.M., Labunecz V.O. Riven konkurentospromozhnosti Pry`chornomors`kogo regionu Ukrayiny v umovax globalizaciyi ta yevrointegraciyi svitovyx procesiv. URL: http://bses.in.ua/journals/2017/21_2017/27.pdf (accessed 10 June 2020)
4. Storozhylova U.L. Rozvytok Prychornomorskogo ekonomichnogo rajonu v konteksti publichnogo upravlinnya ta yevropejs`koyi integraciyi. URL: http://bses.in.ua/journals/2018/28_2_2018/13.pdf (accessed 9 June 2020)
5. Boniar S. M., Korniiiko Ya. R. Analiz roboty morskyykh torhovelynykh portiv Ukrainy (2012). [Analysis of the work of sea trade ports of Ukraine]. Available at: http://www.maritime.kiev.ua/uploads/Jurnal/3%2815%29/narezka/Vnutr_3_15_2012_109_.pdf (accessed 22 May 2020).
6. Kotlubay V.A. Ekonomiko-pravovye puti povysheniya urovnya konkurentosposobnosti ukrainskikh portov (2013). [Economic and legal ways to improve the level of competitiveness for Ukrainian ports]. Available at: <http://cyberleninka.ru/article/n/ekonomiko-pravovye-puti-povysheniya-urovnya-konkurentosposobnostiukrainskih-portov> (accessed 24 May 2020).
7. Karpenko O.O., Vlasova V.P. Identyfikatsiia ryzykiv pry realizatsii kontsesiinykh proektiv u morskyykh portakh Ukrainy (2018). [Identification of risks in the implemen-

tation of concession projects in seaports of Ukraine]. *Biznesinform*, no. 3, pp. 224–230.

8. YeS vydilyt AMPU 200 tys. yevro ne realizatsiiu proektu DIONYSUS (2019). [The EU will allocate AMPU 200 thousand euros for the implementation of the DIONYSUS project]. Available at: <https://dzi.gov.ua/press-centre/news/yes-vydilyt-ampu-200-tys-yevro-ne-realizatsiyu-proektu-dionysus/> (accessed 28 May 2020).

9. Pokaznyky roboty (2019). [Performance indicators]. Available at: <http://www.uspa.gov.ua/investoram/transportna-infrastruktura-ukrajini> (accessed 21 May 2020).

10. Izmailu v pomoshch': pochemu Ust'-Dunayskiy MTP poteryaet samostoyatel'nost' (2020). [Izmail to help: why the Ust-Danube CSP will lose its independence]. Available at: <https://cfts.org.ua/articles/>

[izmailu_v_pomoshch'_pochemu_ust_dunayskiy_poteryaet_samostoyatel'nost'_27144](https://cfts.org.ua/articles/izmailu_v_pomoshch'_pochemu_ust_dunayskiy_poteryaet_samostoyatel'nost'_27144) (accessed 25 May 2020).

11. Moldavskiy gambit: Kak ukrainskie porty na Dunae mogut lishit'sya gruzov (2020). [Moldavian gambit: How Ukrainian ports on the Danube may lose cargo]. Available at: https://cfts.org.ua/articles/moldavskiy_gambit_kak_ukrainskie_porty_na_dunae_mogut_lishit'sya_gruzov_1232/91 (accessed 26 May 2020).

12. Izmail'skiy port razrabatyvaet 20-letnyuyu strategiyu razvitiya (2017). [Izmail port is developing a 20-year development strategy]. Available at: <https://ports.com.ua/news/izmailskiy-port-razrabatyvaet-strategiyu-razvitiya-na-blizhayshie-20-let> (accessed 24 May 2020).

13. Izmail'skiy morskoy port (2020). [Izmail seaport]. Available at: <https://ports.com.ua/spravka/infrastruktura/izmailskiy-morskoy-port> (accessed 25 May 2020).