

УДК 338.47

СИСТЕМАТИЗАЦІЯ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ НА РОЗВИТОК МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

*Стасюк О. М., к.е.н., с.н.с.,
Федяй Н. О., м.н.с. (ДУ “ІЕП НАН України”)*

У статті, на основі проведеного дослідження теорій регіональної економіки – розвитку та розміщення підприємств, в якості яких виступають морські порти України, виокремлено, систематизовано та аргументовано низку факторів впливу на розвиток морських портів України. В наслідок узагальнення та систематизації окреслених факторів сформульовано власне визначення: «управління розвитком морських портів України в умовах європейської економічної інтеграції».

Ключові слова: морські порти України (МПУ), фактори впливу на розвиток морських портів, регіональний розвиток, розміщення підприємств, конкуренція на ринку портових послуг, управління морськими портами України.

SYSTEMATIZATION OF FACTORS OF INFLUENCE ON THE DEVELOPMENT OF SEA PORTS OF UKRAINE

*Stasiuk O.M., PhD (Econ.), Senior Researcher,
Fedaii N.O., Junior Researcher (SO “IEF NAS of Ukraine”)*

This article presents findings of the study dedicated to systematization of the factors influencing development of Ukraine’s sea ports. Grouping of the factors conducted presumes that Ukraine is involved in the European economic integration processes, just like of Ukraine in general. The studies laid down in in this article build upon the regional economy theories founded by German scientists.

The authors begin with reviewing the science behind the Location Theory’ and Alfred Weber's Theory of Industrial Location which consist in the following: the evolution of scientific pillars from the doctrine on location of an individual production facility such as a sea port enjoying perfect conditions for its development to exploring the liaisons between the production and the sales market, human settlements and other industrial establishments. These theories also feature profound studies of the factors influencing efficient location of a specific production. The authors proceed with paying attention to Growth Pole Theory and Growth Centre Theory. These theories are distinguished by more modern and complex scientific approaches towards industrial enterprise to be explored within the framework of its region or its country. The scientific developments aim at exploring more complex factors. The factors determine and stimulate the progress both within an enterprise and beyond it in its surrounding region. This results from introducing the innovative component into management and operating routines.

Classification of the factors influencing development of the sea ports of Ukraine which might produce either positive or negative impact, follows the matrix approach. Its horizontal layout features the following factors by nature of their influence on the sea ports of Ukraine: the factors describing natural features of a sea port location; external environment factors describing global trade, global and European economy and policy impacts on the sea ports of Ukraine, as well as the impacts on the sea ports exercised by the state; seaports of Ukraine economic activities, namely as follows: geographic, economic, technical and technological

(*infrastructure*), *social and political*, and *organizational and administrative (institutional) factors*; *internal environment factors* mean the factors arising within a port as a result of economic activities. Its vertical layout features a range factors by area of impact on seaports of Ukraine economic activities, namely as follows: *geographic, economic, technical and technological, social and political, and organizational and administrative factors*.

Researching theories and methodology underpinning sea ports development resulted in author's definition of the term "Sea ports development under European integration conditions".

Keywords: *seaports of Ukraine, factors influencing the development of seaports, regional development, siting of facilities, competition in the market of port services, management of seaports of Ukraine.*

Постановка проблеми. Згідно з Законом України «Про морські порти України», морський порт це визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності. Отже, морські порти, це, в першу чергу, підприємства, розвиток яких відбувається у просторі певного регіону та залежить від низки зовнішніх та внутрішніх факторів. Проте на сьогодні не існує єдиної узагальненої системи факторів впливу на розвиток МПУ, яка б давала повноцінне та всеосяжне уявлення про всі процеси та тенденції, що пов'язані з розвитком морських портів як підприємств – «локомотивів» регіонального зростання та розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Найбільший внесок у теоретичні розробки регіональної економіки щодо розміщення промислових підприємств, що окреслює засадничі положення розміщення і морських портів, зокрема, як підприємств транспортної галузі, зробили класики наукової думки Й.Г. фон Тюнен, В. Лаунхардт, А. Вебер, В. Кристаллер, Т. Паландер, А. Льош та У. Айзард, яким продовжено дослідження теорії «просторової економіки» започаткованої В. Роццером та А. Шеффле. Напрацювання цих вчених поклали напрямком регіональної економіки «Теорія розміщення», наукові ідеї якого полягали у визначенні оптимального місця

розташування сільськогосподарського виробництва, промислового підприємства, галузі, міста тощо (табл. 1).

Особливістю концептуального підходу на той час було те, що він характеризував просторовий розвиток з позиції виявлення первинних факторів та механізмів, які сприяють становленню та домінуванню певного промислового підприємства в ідеальних умовах над іншими просторовими промисловими утвореннями.

Згодом відбулася еволюція наукових засад «Теорії розміщення» та «Теорії штандорту» від вчення про розміщення окремого об'єкта виробництва з ідеалізованими умовами (повний цикл виробництва, рівний ландшафт, виробництво лише одного типу продукції тощо) до досліджень взаємозв'язків між виробництвом та ринками збуту, між виробництвом та населеними пунктами, між виробництвом та іншими промисловими утвореннями. Ці роботи в сукупності спровокували перші дослідження економічних районів. Крім того відбулося суттєве розширення факторів впливу на розміщення виробництва. Ці теорії гуртуються на закладених у них засадах розвитку підприємств – впровадженню інновацій у процеси виробництва, управління, господарювання. Нами розглянуті роботи Т. Хагерстранда, Ф. Перру та Ж. Будвіля, якими закладено основи «Теорії полюсів розвитку» або «Теорії центрів росту (Теорії зростання)».

Порівняльна характеристика теорії розміщення та теорії розвитку підприємств

Назва теорії	Представники теорії	Основний здобуток теорії для розуміння засад розвитку МПУ
Теорія розміщення, Теорія штандорта	Й. Тюнен, В. Лаунхардт, А. Вебер, Т. Паландер, А. Льош, В. Рошер, А. Шеффле, У. Ізард	еволюція наукових засад від вчення про розміщення окремого об'єкта виробництва з ідеалізованими умовами, до досліджень взаємозв'язків між виробництвом та ринками збуту, населеними пунктами та іншими промисловими утвореннями; ґрунтовне дослідження факторів впливу на ефективне розміщення окремого виробництва
Теорія полюсів розвитку або Теорія центрів росту (зростання)	Т. Хагерstrand, Ф. Перру, Ж. Будвіль	більш сучасні і складні наукові підходи до дослідження промислового підприємства в просторовому аспекті; дослідження складніших факторів, що спричиняють та стимулюють розвиток не тільки підприємства, а і регіону навколо нього; дослідження взаємозв'язків між просторово-економічними об'єктами, містом, владою, соціумом тощо), та їх вплив на розвиток підприємства

Джерело: складено автором на основі [1-11]

Окреслені теорії розвитку і розміщення підприємств удосконалюються та модифікуються з різних позицій сучасниками, такими як, Л.В. Жарова, Е.С. Жаркова, О.В. Попело, О.А. Томашевська, Т. В. Мірзоева, О.І. Мацьків, А.Г. Гусейнов, Ю.А. Гаджиев тощо.

Виділення невіршених частин загальної проблеми. Розглянуті теоретичні підходи до оптимального розміщення та ефективного розвитку підприємства становлять інтерес з точки зору дослідження розвитку МПУ, які перебувають у процесах євроінтеграції, як і вся економіка України, з позиції розуміння еволюції становлення конкретного об'єкту – морського порту. З огляду на це, актуалізується дослідження теоретичних засад взаємодії конкретного виробничого підприємства з економічним простором навколо нього, чим для морських портів є зона тяжіння – гіндерланд, яка може розповсюджуватися на район, регіон та на всю країну.

У сукупності окреслених теорій розміщення і розвитку підприємств не враховується такий аспект як розвиток

галузі та управління цим розвитком з позиції держави. Крім того, згідно з тематикою даного дослідження, уваги потребують процеси інтеграції, а також посиленний вплив глобалізації та інших сучасних тенденцій розвитку морських вантажних перевезень, які не враховані у класичних теоріях.

Постановка завдання. З огляду на теоретичні розробки та багатоаспектні теорії розвитку та розміщення підприємств, у даній роботі передбачено охопити різноманітні фактори впливу на розвиток МПУ, які перебувають у процесах євроінтеграції.

Виклад основного матеріалу дослідження. Враховуючи те, що сьогодні конкурентоспроможність об'єкту визначає чи відбувається розвиток, чи деградація підприємства, фактори конкурентоспроможності морського порту виокремлені у наукових працях [12, 13, 14], на нашу думку, є факторами впливу на розвиток. Також науковцями виділяються фактори впливу на динаміку обсягів перевалки вантажів [15], фактори ефективної роботи порту [16], фактори впливу на прибутковість морського порту,

фактори посилення транзитного потенціалу МПУ [17, 18], що у підсумку теж є факторами впливу на розвиток морських портів. Отже, виходячи з того, що МПУ – це підприємства, управління розвитком яких здійснюється державою через Адміністрацію морських портів України (АМПУ), окреслені групи факторів базуються на теоретичних підходах до дослідження з позицій регіональної економіки, теорії просторового розвитку, а також теорії полюсів зростання, в основі яких лежить інновацій розвиток.

Систематизацію факторів здійснено матричним способом, де по вертикалі зазначені фактори за характером впливу на МПУ: фактори, що характеризують *природні особливості локації МПУ*, які також впливають на їх розвиток; фактори *зовнішнього середовища*, тобто ті, що характеризують вплив на МПУ з боку світового розвитку, торгівлі та економіки, з боку ЄС та з боку власне держави Україна, тобто ті фактори, що не залежать від МП; і фактори *внутрішнього середовища* МПУ – фактори, що виникають всередині порту.

По горизонталі нами виділено фактори за сферою впливу на господарську діяльність МПУ, а саме: географічні, економічні, техніко-технологічні (згідно з деяким науковим працям – інфраструктурні, проте на нашу думку техніко-технологічні мають більш ширше охоплення), соціально-політичні та організаційно-адміністративні або інституційні фактори подані окремими таблицями 2-6.

Окреслені нами групи факторів мають деякі особливості, що вписуються у концепцію «Теорії полюсів розвитку» та «Теорії центрів росту», крізь призму якої запропоновано розглянути розвиток МПУ в сучасних умовах – умовах європейської економічної інтеграції у портову мережу ЄС. Насамперед, фактори не існують самі по собі, вони перебувають під постійним взаємовпливом, що створює додаткові

складнощі для їх групування. Вочевидь, є фактори які мають більший чи менший вплив на розвиток МПУ в умовах інтеграції, крім того, цей вплив може носити характер як деструктивний (негативний) так і конструктивний (позитивний). Природні, географічні фактори не можуть бути змінені та не піддаються короткостроковим впливам, тому на посилення чи послаблення інтеграційних процесів у МПУ можна вплинути через зміну внутрішніх та зовнішніх факторів.

Безсумнівно, що першорядними чинниками, що мають вплив на МПУ є **фактори географічного походження** (табл. 2). Серед факторів *природного характеру* нами виділено фактори, що мають тільки позитивний вплив, а саме: географічне розташування МПУ – по всьому узбережжю Чорного та Азовського морів, вздовж Дунаю та у гирлах річок Дніпро та Південний Буг; Україна має розгалужену річкову мережу, і сприятливі кліматичні особливості – короткий строк льодового режиму, низький рівень ризиків природних катаклізмів.

Серед *зовнішніх факторів* до позитивних віднесено такий важливий фактор як географічна близькість до світових ринків експорту та імпорту вантажів, в першу чергу ринок ЄС, і відповідно через МПУ можуть пролягати нові торговельні маршрути Азія-Європа, враховуючи розширення TEN-T на схід. Позитивний вплив має територіальна близькість в межах районів тяжіння МПУ природних ресурсів та переробної бази, достатній рівень економічного, виробничого і споживчого потенціалу. Негативним фактором, що впливає на МПУ, є географічна складова посилення конкуренції на ринку портових послуг Азово-Чорноморського басейну, а саме географічна близькість до портів-конкурентів та взаємозамінність між цими портами (Констанца, порти Болгарії, Росії, та для контейнерів – Грузії) та МПУ.

Таблиця 2

Географічні фактори впливу на розвиток морських портів України

Природні	Зовнішні	Внутрішні
<p><i>Позитивні:</i> Географічне розташування МПУ. Природні гавані в гирлах річок. Наявність розгалуженої мережі внутрішніх водних шляхів. Кліматичні особливості.</p>	<p><i>Позитивні:</i> Географічна близькість до світових ринків експорту та імпорту вантажів (ЄС) Нові маршрути лінійного судноплавства. Територіальна близькість в межах районів тяжіння МПУ природних ресурсів та переробної бази. <i>Негативні:</i> Конкуренція на ринку портівих послуг Азово-Чорноморського басейну: Констанца, порти Болгарії, Росії, та для контейнерів – Грузії. Зміни транспортних маршрутів пов'язані з переорієнтацією зовнішньоторговельних відносин. Протока Босфор обмежує доступ у Чорне та Азовське моря суднам з великим DWT та має обмежену пропускну спроможність.</p>	<p><i>Позитивні:</i> Розгалужена портова мережа України, у МП надаються різноманітні послуги.</p>

Джерело: складено автором

До того, на діяльність МПУ впливають зміни транспортних маршрутів, пов'язані з переорієнтацією зовнішньоторговельних відносин України, що вже відобразилося на обсягах перевалки вантажів. Зовнішнім негативним фактором є також те, що на сьогодні протока Босфор має обмежений доступ для суден з великим DWT та відносно низьку пропускну спроможність. Позитивним внутрішнім фактором впливу на розвиток МПУ є розгалужена

портова мережа, де у МП надаються різноманітні послуги.

Не менший вплив, ніж географічні фактори, мають **фактори економічні** (табл. 3). В цій групі факторів до природних, що негативно впливають на розвиток МПУ, відноситься низьке значення індексу включеності МПУ в світові морські вантажні перевезення, які обслуговують потреби світової торгівлі. Крім того, до цієї категорії нами віднесено низький розвиток судноплавства на внутрішніх водних шляхах України.

Таблиця 3

Економічні фактори впливу на розвиток морських портів України

Природні	Зовнішні	Внутрішні
<p><i>Негативні:</i> Низьке значення індексу включеності МПУ в міжнародні транспортні коридори, які обслуговують потреби світової торгівлі. Низький розвиток судноплавства на внутрішніх водних шляхах.</p>	<p><i>Позитивні:</i> Можливість залучення іноземних інвестицій за рахунок програм ЄС. Впровадження нової для України форми ДПП як концесія у МПУ. Високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізорудного концентрату та зернових. <i>Негативні:</i> Стан економіки України та купівельна спроможність населення. Стан світової економіки – криза пов'язана із епідемією Covid-19. Примусова інтеграція.</p>	<p><i>Позитивні:</i> У 2020 спрощено процедури реєстрації маломірних суден у Судновій книзі. <i>Негативні:</i> Тарифна політика України щодо портівих зборів. Зниження обсягів капітальних інвестицій у розвиток МП.</p>

Джерело: складено автором

Зовнішні фактори впливу мають достатньо позитивних аспектів, наприклад можливість залучення іноземних інвестицій за рахунок програм ЄС, впровадження нової для України форми ДПП як концесія у МПУ та високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізородного концентрату та зернових сприяють інтеграційним процесам МПУ. Негативно на розвиток МПУ в умовах інтеграції впливає стан економіки України та купівельна спроможність населення, що пов'язано також зі станом світової економіки та загостренням, спричиненим епідемією COVID-19. Крім того, до зовнішніх економічних факторів нами віднесено процеси примусової галузевої інтеграції, які проявляються сьогодні.

Внутрішньо-економічними позитивними факторами впливу на розвиток МПУ є те, що з 2020 року спрощено процедури реєстрації маломірних суден у Судновій книзі. Внутрішньо-економічними негативними факторами є тарифна політика України щодо портових зборів та зниження обсягів капітальних інвестицій у розвиток МП, зважаючи на те, що їх обсяги і так незначні, і зазвичай фактичні обсяги інвестицій нижчі від запланованих вдвічі.

Природним техніко-технологічним фактором (табл. 4), що має негативний вплив, є недостатні природні глибини в акваторіях МПУ і на підходах до них, що вимагає постійних днопоглиблювальних робіт, а отже і збільшення капітальних інвестицій.

Таблиця 4

Техніко-технологічні (інфраструктурні) фактори впливу на розвиток морських портів України

<i>Природні</i>	<i>Зовнішні</i>	<i>Внутрішні</i>
<p><i>Негативні:</i> Не достатні природні глибини в акваторіях морських портів та на підходах до них</p>	<p><i>Позитивні:</i> Розвинені райони хінтерланда МПУ і достатньо великі розмір району тяжіння порту. <i>Негативні:</i> Стан транспортної інфраструктури хінтерланда, району тяжіння МПУ та України загалом. Контейнеризація вантажів. Збільшення розмірів суден.</p>	<p><i>Позитивні: Сервісні:</i> Розширений асортимент портових послуг у великих МПУ (банківські, митні, інші логістичні послуги). <i>Негативні: Сервісні:</i> Розвиток суднобудівництва, судноремонту, приладобудування в МПУ є недостатнім. Інфраструктурні Зношеність основних фондів близько 70%, через що технічні характеристики МПУ є незадовільними за якістю, хоча за кількістю їх достатньо. Застосовувані стандарти якості; стандарти енергоефективності та екологічності роботи МПУ є досить низькими, що є причиною аварій. Не достатня розвиненість портової інфраструктури, що забезпечує безпеку мореплавання, обслуговування суден, перевалку вантажів та утилізацію відходів з суден згідно норм і стандартів міжнародних екологозахисних організацій (ІМО) та ЄС. Рівень автоматизації та цифровізації у МПУ є досить низьким та не забезпечує вимог та стандартів ЄС та ІМО.</p>

Джерело: складено автором

Із позицій *зовнішнього впливу* на МПУ позитивний вплив мають в більшій чи меншій мірі розвинені райони гіндерланду МПУ, тобто району, прилегло до порту, де здійснюється господарська діяльність із забезпечення роботи порту, а також достатньо великі розміри районів тяжіння портів, тобто тих частин території областей чи країни в цілому, яку обслуговує порт. Негативно на розвиток МПУ в умовах інтеграції впливає техніко-технологічний стан транспортної інфраструктури гіндерланду, району тяжіння МПУ та України загалом, йдеться про інфраструктуру залізничного, автомобільного та внутрішньо-річкового транспорту, що обмежує пропускну здатність МПУ та їх залученість інтер- та мультимодальні перевезення. До того ж, до негативних факторів впливу слід віднести такі, що пов'язані з сучасні тенденціями розвитку морських вантажних перевезень, а саме контейнеризація вантажів та збільшення розмірів суден, що висуває відповідні інфраструктурні вимоги до МПУ. І це безпосередньо пов'язано із внутрішніми техніко-технологічними факторами, що будуть описані нижче.

Систематизація *внутрішніх техніко-технологічних факторів* впливу на розвиток МПУ в умовах інтеграції виявилась складнішою, ніж систематизація в інших клітинках матриці. Окрім розмежування за позитивним та негативним впливом постала необхідність класифікації факторів на сервісні та інфраструктурні. Ця потреба продиктована тим, що внутрішні техніко-технологічні фактори є досить вагомими для розвитку будь яких морських портів, а стан МПУ оцінюється в процесі інтеграції у портову мережу ЄС. Позитивними сервісними факторами впливу на розвиток МПУ є розширений асортимент портових послуг (банківські, митні, інші логістичні послуги) у найбільших МПУ (Одеса, Південний, Миколаїв, Чорноморськ). Негативним сервісним фактором є низький розвиток суднобудування,

судноремонту та приладобудування у МПУ. Група негативних інфраструктурних факторів внутрішнього техніко-технологічного впливу на розвиток МПУ є найчисленнішою і, відповідно, найбільше деструктивно впливає на розвиток МПУ та потребує вирішення питань, пов'язаних саме з цими негативними факторами. Перш за все, рівень зношеності основних фондів МПУ становить близько 70%, через що технічні характеристики МПУ є незадовільними за якістю, хоча за кількістю їх достатньо, маються на увазі: глибини біля причалів, кількість причалів, складські приміщення та площі, термінали, наземна транспортна інфраструктура – залізниці, автомобільні дороги, трубопровідний транспорт, електрифікація тощо. Застосовувані стандарти якості, стандарти енергоефективності та екологічності роботи МПУ є досить низькими, що є причиною аварій. На сьогодні у МПУ недостатньо розвинена портова інфраструктура, якою забезпечується безпека мореплавства, обслуговування суден, перевалку вантажів та утилізацію відходів з суден згідно з нормами і стандартами міжнародних екологозахисних організацій (ІМО) та ЄС. Рівень автоматизації та цифровізації у МПУ є досить низьким та не забезпечує дотримання вимог та стандартів ЄС та ІМО.

До **соціально-політичних факторів** (табл. 5) *природного впливу* нами не віднесено жодного. До *зовнішніх факторів* віднесено тільки ті, що носять негативний характер, а саме: суспільно-політичну ситуацію в Україні та вплив на розвиток МПУ військових дії на сході країни. Робота одного морського порту майже призупинена – Бердянського, а діяльність морського порту Маріуполь досить сильно скорочено, що негативно впливає на розвиток району тяжіння цих МПУ. *Внутрішнім позитивним соціальними фактором* є наявність кваліфікованого персоналу, що забезпечується кількома вищими навчальними закладами.

Таблиця 5

Соціально-політичні фактори впливу на розвиток морських портів України

<i>Зовнішні</i>	<i>Внутрішні</i>
<i>Негативні:</i> Суспільно-політична ситуація в Україні. Військові дії на сході країни.	<i>Позитивні:</i> Наявність кваліфікованого персоналу.

Джерело: складено автором

Так само, як і для соціально-політичних, не виділено фактори природного впливу на розвиток МПУ і серед **організаційно-адміністративних факторів** (табл. 6).

Таблиця 6

Організаційно-адміністративні (інституційні) фактори впливу на розвиток морських портів України

<i>Зовнішні</i>	<i>Внутрішні</i>
<i>Негативні:</i> Низький рівень кооперації МПУ з іншими видами транспорту, в першу чергу з залізничним, внутрішньо-річковим та автомобільним. Недостатньо розвинена наявна нормативно-правова база щодо регулювання діяльності МПУ та транспортної галузі в цілому. Недосконала система стратегічних документів. Недієва Стратегія розвитку морських портів України до 2038 року. Незадовільний стан імплементації міжнародного законодавства у галузі транспорту.	<i>Негативні:</i> Низька ефективність роботи АМПУ.

Джерело: складено автором

Серед низки зовнішніх негативних факторів першим нами виділено інтеграцію МПУ з іншими видами транспорту, в першу чергу із залізничним та автомобільним транспортом. Мається на увазі інституційна та нормативно-правова складова даного фактору, так як з позиції інфраструктури транспортні мережі є інтегрованими, це склалося історично. Проте наразі не прийнято відповідної законодавчої бази, що стримує розвиток секторів транспортної галузі та МПУ зокрема. Загалом, виявляється недостатньо розвиненою наявна нормативно-правова база щодо регулювання діяльності МПУ та транспортної галузі в цілому. Недосконала система стратегічних документів, яка потребує окремої уваги з метою усунення розрізненості у системі документів. Крім того, незадовільний стан імплементації міжнародного законодавства та законодавства ЄС у галузі транспорту.

Подібним чином, носить негативний характер група внутрішніх організаційно-адміністративних факторів, до яких віднесено неефективну роботу АМПУ, що спричиняє уповільнення темпів розвитку МПУ, становить перепони на шляху економічної інтеграції МПУ у портову мережу ЄС.

Отже, узагальнення засад «Теорії полюсів зростання» та «Теорії центрів росту» та систематизація факторів впливу на розвиток МПУ в умовах європейської економічної інтеграції дозволило сформулювати авторське визначення: «*управління розвитком МП в умовах європейської економічної інтеграції*»: це діяльність органів виконавчої влади усіх рівнів управління, спрямована на вирішення завдань збалансованої транспортної політики України у галузі портового господарства шляхом упровадження дієвої Стратегії розвитку МПУ на період до 2038 року, як

центрального інструменту стратегічного управління на коротко-, середньо- і довгострокову перспективу, результатом якої стане повноцінна інтеграція МПУ у ТЕН-Т, що сприятиме якісним позитивним змінам економічної системи України та галузі портового господарства, зокрема.

Висновок. Підсумком систематизації факторів за позитивним та негативним впливом на розвиток МПУ, є узагальнене уявлення про систему зв'язків: МПУ – національне господарство – інтеграційні процеси Україна-ЄС. Групування виокремлених факторів слугуватиме у подальших дослідженнях основою для таких видів стратегічного аналізу процесів управління МПУ, як SWOT-аналіз та PEST-аналіз. Перспективними подальші дослідження вбачаються у частині математичного обрахунку ступеню впливу окреслених груп факторів.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Тюнен І.Г. Изолированное государство. М. *Экономическая жизнь*, 1926. XII, 326 с. : табл. (Тр. Науч.-исслед. ин-та с.-х. экономии). Пер. Е.А.Торнеус. Под ред. и с предисл. проф. А.А.Рыбникова.
2. Launhardt W. Die Bestimmung des zweckmässigsten Standortes einer gewerblichen Anlage. *Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure*. v.26 (Mar), 1882 pp. 106–115
3. Вебер А. Теория размещения промышленности. Л.; М.: *Книга*, 1926. 220 с.
4. Tord Palander. Beiträge zur Standortstheorie. Stockholms högskola . [Uppsala] [Almqvist & Wiksell], 1935. 419 p.
5. Лёш А. Пространственная организация хозяйства. Под редакцией академика А.Г. Гранберга. М. : Наука, 2007. 663 с.
6. Блаут М. Рошер В. 100 великих экономистов до Кейнса. Great Economists before Keynes: An introduction to the lives & works of one hundred great economists of the past. – СПб.: *Экономикус*, 2008. С. 256-257. 352 с.
7. Шеффле А. Капитализм и социализм = Kapitalismus und Sozialismus. (1870) СПб., 1871–1872. Ч. 1
8. Walter Isard. Location and space-economy; a general theory relating to industrial location, market areas, land use, trade, and urban structure. [Cambridge] *Published jointly by the Technology Press of Massachusetts Institute of Technology and Wiley*, New York. 1956. – 350 p.
9. Hägerstrand, Torsten (1967) [1953]. Innovation diffusion as a spatial process [Innovationsförloppet ur korologisk synpunkt]. *Postscript and translation by Allan Pred*; Translated with the assistance of Greta Haag. Chicago: University of Chicago Press. OCLC 536383. – 350 p.
10. Пеппу Ф. Экономическое пространство: теория и приложения. *Пространственная экономика*. № 2. 2007. С. 77–93.
11. Bourdeville J. Problems of Regional Economic Planning / J. Bourdeville. – Edinburg: *Edinburg University Press*, 1968.
12. Корнієнко О. П., Кошара К. А. Функції морських портів України як складової морегосподарського комплексу. *Економіка та держава*. 2018. № 5. С. 48–51.
13. Куценко С.В. Факторы конкурентоспособности портовых услуг. *Экономика и управление*. 2011. №5. С. 137-143.
14. Бодровцева Н.Ю. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособности морских портов. *Транспортное дело России*. 2017. No 2 (129). С. 105-109.
15. Іванов Г.С. Механізм державного управління розвитком морських портів України : дис. канд. ек. наук : 25.00.02 / Іванов Геннадій Сергійович – Маріуполь, 2019. – 238 с.
16. Габ О. Аналіз економічного потенціалу морських портів України в умовах реалізації інноваційних можливостей. *Економічний аналіз*. 2019. Том 29. № 1. С. 192-199.

17. Нєнно І. М. Передумови та чинники розвитку морської портової галузі України. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. 2017. Т. 16, вип. 3. С. 110-124.

18. Мезина Л. В. Транзитные перевозки и факторы эффективного развития морских портов Украины. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. Вип. 42. С. 173-176.

REFERENCES

1. Thünen J.H. (1926). *Izolirovannoe gosudarstvo* [The Isolated State]: M. Economic life, XII, 326 p. : tab. (Tr. Scientific Research Institute of Agricultural Economics). Per. E.A. Torneus. Ed. and with a foreword. prof. A.A. Rybnikova. (in Russian)

2. Launhardt W. (1882). Die Bestimmung des zweckmässigsten Standortes einer gewerblichen Anlage. *Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure*. v.26 (Mar). pp. 106–115.

3. Weber A. (1926). *Teoriya razmescheniya promyshlennosti* [Theory of Industrial Location]. Moscow, Leningrad: Book. p. 220. (in Russian)

4. Palander T. (1935). Beiträge zur Standortstheorie. *Stockholms högskola*. [Uppsala] [Almqvist & Wiksell]. p. 419.

5. Lösch A. (2007). *Prostranstvennaya organizatsiya hozyaystva*. Pod redaktsiyei akademika A.G. Granberga [Spatial organization of the economy. Edited by Academician A.G. Granberg]. Moscow: Nauka. p. 663. (in Russian)

6. Blaug M., Roscher W. (2008) 100 velikih ekonomistov do Keynса [Great Economists before Keynes: An introduction to the lives & works of one hundred great economists of the past]. SPb: Ekonomikus. pp. 256-257. (in Russian)

7. Schäffle A. (1870). *Kapitalizm i sotsializm* [Kapitalismus und Sozialismus]. SPb. p. 754. (in Russian)

8. Isard W. (1956). *Location and space-economy; a general theory relating to industrial location, market areas, land use,*

trade, and urban structure. [Cambridge] *Published jointly by the Technology Press of Massachusetts Institute of Technology and Wiley*, New York. p. 350.

9. Hägerstrand, Torsten (1967) [1953]. *Innovation diffusion as a spatial process* [Innovationsförloppet ur korologisk synpunkt]. *Postscript and translation by Allan Pred*; Translated with the assistance of Greta Haag. Chicago: University of Chicago Press. OCLC 536383. – 350 с.

10. Perroux F. (2007). *Ekonomicheskoe prostranstvo: teoriya i prilozheniya* [Economic space: theory and applications]. *Prostranstvennaya ekonomika*. № 2. pp. 77–93. (in Russian)

11. Bourdeville J. (1968) *Problems of Regional Economic Planning* / J. Bourdeville. – Edinburg: *Edinburg University Press*.

12. Kornienko O.P., Koshara K.A. (2018). Funktsiyi morskikh portiv Ukrayini yak skladovoyi moregospodarskogo kompleksu. [Functions of sea ports of Ukraine as a component of the sea-economic complex]. *Ekonomika ta derzhava*. № 5. pp. 48–51. (in Ukrainian)

13. Kutsenko S.V. (2011). *Faktoryi konkurentosposobnosti portovyih uslug* [Factors of competitiveness of port services]. *Ekonomika i upravlenie*. №5. pp. 137-143. (in Russian)

14. Bodrovitseva N.Yu. (2017). *Sistematizatsiya faktorov i pokazateley otsenki konkurentosposobnosti morskikh portov* [Sistematizatsiya faktorov i pokazateley otsenki konkurentosposobnosti morskikh portov]. *Transportnoe delo Rossii*. №2 (129). pp. 105-109. (in Russian)

15. Ivanov G.S. (2019). *The mechanism of state management of development of sea ports of Ukraine*. Mariupol: DonDYY. (in Ukrainian)

16. Gab O. (2019). *Analiz ekonomichnogo potentsialu morskikh portiv Ukrayini v umovah realizatsiyi innovatsiynih mozhlivostey* [Analysis of economic potential of ukraine sea ports in conditions of realization of innovative opportunities.]. *Ekonomichniy analiz*. №29 (2). pp. 192-199. (in Ukrainian)

17. Nenno I. M. (2017). Peredumovi ta chinniki rozvitku morskoyi portovoyi galuzi Ukraini [Prerequisites and factors of development of the marine port industry]. *Rinkova ekonomika: suchasna teoriya i praktika upravlinnya*. №16 (3). pp. 110-124. (in Ukrainian)

18. Mezina L.V. (2013). Tranzitnyie perezozki i faktoryi effektivnogo razvitiya morskikh portov Ukrainyi [Transportation and transit plates factors well acquainted development Ukraine sea ports]. *Visnik ekonomiki transportu i promislovosti*. №42. pp. 173-176. (in Ukrainian)