

DOI: 10.15276/ETR.05.2021.11
 DOI: 10.5281/zenodo.6075998
 UDC: 658: 622. 0112
 JEL: E230

ОСНОВНІ ШЛЯХИ ТА РЕЗЕРВИ ПОТЕНЦІАЛУ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

THE MAIN WAYS AND RESERVES OF THE POTENTIAL OF DEVELOPMENT OF SEAPORTS OF UKRAINE

Svitlana S. Sviridova, PhD in Economics, Associate Professor
Odesa Polytechnic State University, Odesa, Ukraine
 ORCID: 0000-0002-4299-7422
 Email: Sviridov3aS@gmail.com

Yuliia O. Zakharchenko
Odesa Polytechnic State University, Odesa, Ukraine
 E-mail: yulyauno@gmail.com

Received 15.10.2021

Свіридова С.С., Захарченко Ю.О. Основні шляхи та резерви потенціалу розвитку морських портів України. Оглядова стаття.

У статті визначено, що потенціал розвитку будь якого підприємства залежить від резервів, ресурсів, які є на підприємстві, а також можливостей їхнього ефективного використання підприємством. Надано поняття «потенціал підприємства», «виробничий потенціал підприємства» та визначено основні їхні елементи. Розглядається формування потенціалу морських портів України, визначено резерви потенціалу розвитку морського порту, наведено їхню класифікацію. Проведений аналіз господарської діяльності і потужності морських портів України, ступеня диверсифікації їхньої діяльності, а також власні дослідження та дослідження вітчизняних науковців дозволили сформулювати основні пріоритетні напрямки розвитку потенціалу морських портів і у тому числі Одеського морського порту як провідних підприємств транспортної системи країни.

Ключові слова: потенціал, виробничий потенціал, потенціал розвитку, морські порти, транспортна система, вантажообіг

Sviridova S.S., Zakharchenko Yu.O. The main ways and reserves of the potential of development of seaports of Ukraine. Review article.

The article defines that the development potential of any enterprise depends on the reserves, resources available at the enterprise, as well as the possibilities of their effective use by the enterprise. The concepts of "enterprise potential", "production potential of the enterprise" are given and their main elements are defined. The formation of the potential of Ukrainian seaports is considered, the reserves of the potential of the seaport development are determined, their classification is given. The analysis of economic activity and capacity of Ukrainian seaports, the degree of diversification of their activities, as well as their own research and studies of domestic scientists allowed to formulate the main priority areas for developing the potential of seaports, including Odessa seaport as a leading transport system.

Keywords: potential, production potential, development potential, seaports, transport system, cargo turnover

Завдання щодо збільшення потенціалу розвитку морського судноплавства є пріоритетним, оскільки являє собою важливу складову розвитку економіки України. Потенціал розвитку підприємства виступає провідною складовою, що в найбільш загальному вигляді відображає досягнутий рівень його розвитку і вказує орієнтири на майбутнє. Найвищих темпів економічного зростання досягли саме ті країни, які на першому етапі, навіть не маючи такої вантажної бази, яка є в Україні, сконцентрували зусилля на розвитку морських портів та пов'язаних із ним економічних сфер.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Розгляду питань потенціал розвитку підприємства та морської галузі присвячено досить багато вітчизняних та іноземних публікацій та наукових видань: Беноа М., Попова В.В., Краснокутська Н.С., Корістон М., Федонін О.С., Леонар Ж., Котлубая О.М., Кібік О.М., Липинської О.А., Буркинського Б.В., Диканя В.Л., Загорюлька В.М., Цветова Ю.М., Шинкаренка В.Г., Хаймінової Ю.В., якими досліджуються питання формування потенціалу підприємств різних галузей, розглядаються питання розвитку морської галузі та окремих її елементів тощо.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми

Незважаючи на наявність наукових розробок, процес формування потенціалу розвитку підприємства вимагає удосконалення. Як правило, питання стосовно розвитку експортного потенціалу та морської галузі України розглядаються окремо, не враховуючи специфіку їх взаємодії та взаємовпливу.

Сучасні економічні тенденції вимагають розроблення пріоритетних завдань щодо розвитку

морської галузі України як елементу розвитку потенціалу країни.

Метою статті є дослідження сучасних проблем морської галузі України, здійснення оцінки економічного потенціалу морських портів України та розроблення напрямків і завдань щодо їх розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження

Міжнародні морські транспортні системи є однією з головних логістичних систем економіки і займають особливе місце в інфраструктурі кожної країни. Основою системи є морські порти, які значно впливають у тому числі і на стратегічний розвиток держави.

Підприємства морської галузі характеризуються дуже низьким рівнем конкурентоспроможності у порівнянні з іноземними. Це стосується морських портів, судноплавних компаній, суднобудівних заводів, тому необхідно мобілізувати всі ресурси країни, включаючи науку, на розробку першочергових кроків щодо виходу із ситуації.

За останні 20 років частка вітчизняних перевізників експортно-імпортних вантажів у загальному обсязі скоротилася із 75% до 7,5%.

Розподіл ресурсів, обмеження та можливості порту, нестабільність бізнес-середовища, складність розв'язуваних завдань у сучасних умовах зумовлюють необхідність формування та розвитку потенціалу підприємств, якими є морські порти.

Можливість забезпечити ефективне використання потенціалу морських портів стає одним з основних завдань для нашої економіки. Особливістю визначення категорії потенціалу є використання понять, що характеризують одні й самі функціональні сфери діяльності підприємства.

Термін «потенціал» у своєму етимологічному розумінні походить від латинського слова «*potentia*» і означає «приховані можливості», які у

господарській практиці завдяки праці можуть стати реальністю.

Основний зміст поняття «потенціал підприємства» полягає в інтегральному відображенні (оцінці) поточних та майбутніх можливостей економічної системи трансформувати вхідні ресурси за допомогою властивих її персоналу підприємницьких здібностей на економічні блага, максимально задовольняючи таким чином корпоративні та суспільні інтереси. Незважаючи на значну кількість наукових праць, у яких розглядається потенціал підприємства, вчені-економісти нині не дійшли однозначного визначення даного терміну.

Так, одні автори визначають потенціал підприємства з урахуванням ресурсної бази, інші – через цільовий аспект функціонування, треті – з урахуванням можливостей підприємства. Отже, у вітчизняній науковій літературі є термінологічна розмитість категорії «потенціал підприємства».

Потенціал залежить від перспектив розвитку потенціалу, ресурсів, а також можливостей їх застосування підприємством.

«Потенціал підприємства» ототожнюють з поняттями «виробничий потенціал», «економічний потенціал», «стратегічний потенціал», «ринковий потенціал», які хоч і близькі за змістом, однак не є ідентичними та, швидше, виступають функціональною ознакою класифікації видових проявів чи складових потенціалу підприємства. Наприклад, у дослідженні [1] виробничий потенціал підприємства визначається як система взаємозалежних елементів, що виконують різні функції у процесі забезпечення випуску продукції та можливостей досягнення інших цілей розвитку підприємства.

Основним елементом виробничого потенціалу є основні виробничі фонди (будівлі, споруди, трубопроводи, машини, обладнання та виробнича інфраструктура підприємства). Структура виробничого потенціалу наведено на рисунку 1.

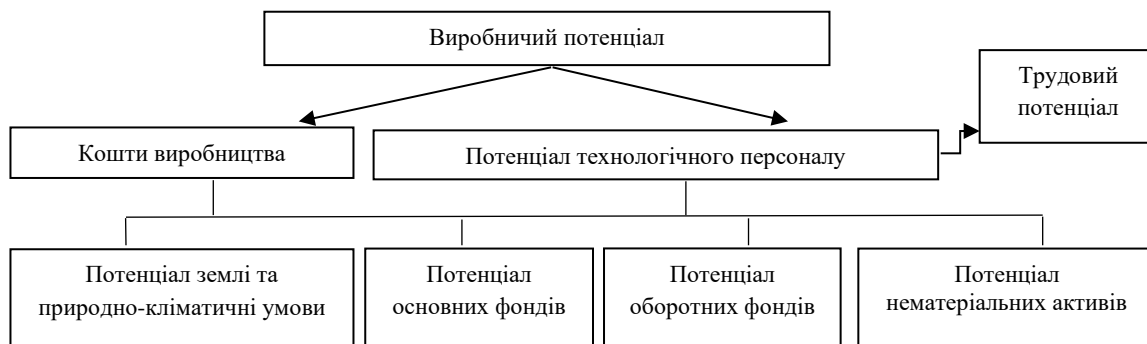


Рисунок 1. Структура виробничого потенціалу підприємства
Джерело: складено авторами за матеріалами [2].

Елементами виробничого потенціалу підприємства вважатимуться всі ресурси, які хоч якимось чином пов'язані з функціонуванням та розвитком підприємства. Вибір найбільш важливих із них є досить складною проблемою,

про що свідчить безліч думок про склад виробничого потенціалу. Головні труднощі аналізу будь-якого потенціалу підприємства у тому, що всі елементи функціонують одночасно й у сукупності. Отже, закономірності розвитку потенціалу можуть

бути розкриті не як окремі закономірності розвитку її складових, а лише їх поєднання.

Враховуючи вищевикладене, можна сформулювати таке бачення сутності виробничого потенціалу – це складна система наявних та прихованих можливостей підприємства, що виражаються в сукупності виробничих ресурсів, що забезпечують ефективне здійснення виробничого процесу, зокрема максимально можливого випуску обсягу продукції.

Резервами розвитку потенціалу підприємств є можливості прискорення досягнення цілей за дотримання оптимального економічного балансу функціонування всіх видів діяльності [3].

Визначаючи резерви як можливості досягнення цілей, необхідно розкрити саме поняття цих повноважень.

Оцінка та підрахунок резервів ведеться за всіма класифікаційними групами, представленими в таблиці 1.

У загальноприйнятому сенсі можливість – це засіб, умова, обставина, необхідне здійснення чогось.

Одночасно слід виділити дві групи резервів: резервні фонди підприємства та внутрішньовиробничі резерви. Цілеспрямовано створювані резерви, тобто резервні фонди, складаються із запасів палива, матеріалів, запасних частин, невстановленої техніки.

Підприємство має в своєму розпорядженні також резервні потужності, резервну кількість працівників і фінансові резерви.

Таблиця 1. Класифікація резервів розвитку потенціалу морського порту

Класифікаційна ознака	Види резервів
За способами виявлення	– явні – приховані
За терміном використання	– поточні – перспективні
За результатами впливу	– зростання обсягу продукції, вантажообігу – вдосконалення асортименту послуг – підвищення інтенсивності вантажно-розвантажувальних робіт – покращення якості обслуговування вантажів – зниження собівартості послуг з перевалки вантажу – підвищення прибутковості послуг
Залежно від джерела відтворення	– зовнішні – внутрішньопортові
За факторами виробництва	– трудові – матеріальні – використання основних фондів
За характером організації	– організаційно-технічні – соціально-економічні
За економічною природою	– екстенсивні – інтенсивні

Джерело: власна розробка авторів

Резервні фонди мають цілком певне призначення, вони мобільні і можуть передаватися з одного виробничого підрозділу до іншого.

Резерви можуть сформуватися як деякий надлишок ресурсів під впливом випадкових факторів. Такі резерви піддаються вимірюванню та обліку.

Резервні фонди служать маневреним джерелом, забезпечують гнучкість і безперервність виробництва і повинні мати оптимальні розміри. Вони створюються у підвищеному обсязі для подальшого розширення та прискорення вантажообігу чи переходу на нову технологію.

Друга група – внутрішні резерви.

Внутрішні резерви перебувають у складі ресурсів, що взаємодіють у виробничому процесі, і виникають спонтанно в результаті якісної та кількісної невідповідності останніх один одному, а також виду та обсягу оброблюваних послуг та вантажів.

Внутрішні резерви можуть бути явними та прихованими.

Резервами явного типу є бездіяльні ресурси, якими можна враховувати час введення і вибуття їх із виробничого процесу, і навіть визначати розмір цих резервів з урахуванням візуальних спостережень, статистичних даних.

Внутрішні резерви носять прихований характер тоді, коли важко встановити, яка частина ресурсів і в який час не функціонує, тобто не використовується, але викликає підвищення собівартості послуг, процесу навантаження і розвантаження судів (перевитрата, енергія, підвищені трудові витрати, підвищена амортизація і інше).

Можливості як умови досягнення цілей підприємства, і прискорення їх досягнення мають на увазі наявність певного рівня потенціалу підприємства.

До складу будь-якого рівня виробничої системи ієрархії (порт, підприємство, цех, ділянка, робоче місце) зазвичай включають такі ресурси:

— технічні ресурси – причали, портові крани, засоби механізації (особливості обладнання,

- інвентарю, основних та допоміжних матеріалів);
- технологічні ресурси (динамічність методів технології, наявність конкурентоспроможних ідей, наукові доробки тощо);
- кадрові ресурси (кваліфікаційний, демографічний склад працівників, їхня здатність адаптуватися до зміни цілей обслуговування);
- просторові ресурси (характер складських приміщень, складських майданчиків, причалів, території підприємства, комунікацій, можливість розширення тощо);
- ресурси організаційної структури системи управління порту (характер та гнучкість керуючої системи, швидкість проходження керуючих впливів тощо);
- інформаційні ресурси (характер наявної інформації про самі процеси навантаження, вивантаження та інших послуг, можливість її розширення та підвищення якості тощо);

— фінансові ресурси (стан активів, ліквідність, наявність кредитних ліній тощо).

Кожен із зазначених видів ресурсів є сукупністю можливостей досягнення цілей підприємства.

Але підвищення потенціалу компанії залежить від використання сучасних інструментів управління. Тому механізм реалізації та розвитку потенціалу підприємства можна визначати через його здібності, що впливають на можливості та їх джерела.

Власне можливості, своєю чергою, створюються задля досягнення певних цілей роботи порту, які залежно від конкретних обставин відбиваються у показниках економічних результатів діяльності порту [4].

У найзагальнішому вигляді взаємозв'язок між потенціалом морського порту та його цілями представлений на рис. 2.

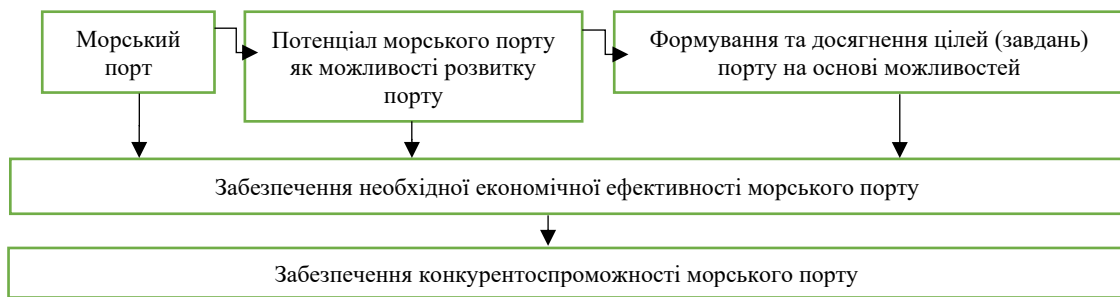


Рисунок 2. Можливості розвитку підприємства як основна сутність потенціалу підприємства
Джерело: складено авторами за матеріалами [4].

Схема показує взаємозв'язок між потенціалом підприємства та його цілями та дозволяє визначити напрямки розвитку морського порту, забезпечення конкурентоспроможності.

Характеристика морських портів України як об'єктів потенціалу розвитку потребує розгляду їхньої потужності та ступеня диверсифікації діяльності.

Так, з 11 морських торгових портів (див. табл. 2) лише один, Одеський, належить до портів-хабів, тобто до великих контейнерних портів, призначених для швидкої перевалки вантажів. Тобто Одеський порт є сучасним потужним

логістичним центром, з якого партії вантажу перерозподіляються меншими портами України.

Чотири морські торгові порти України (Чорноморський, Маріупольський, Миколаївський, Ренійський) належать до диверсифікованих портів, тобто великих портів, що здійснюють перевалку широкого асортименту товарів, маючи у своїй інфраструктурі термінали різної спеціалізації (нафтоналивні, зернові, контейнерні та ін.).

Найбільше в Україні так званих нішевих портів, що займаються перевалкою різних видів продукції, із суттєвою перевагою одного-двох видів [5].

Таблиця 2. Завантаженість вітчизняних морських портів за 2018-2019 роки

Морські порти	Проект. потужн., тис. т.	Вантажообіг, тис. т.		Динаміка, %	Частка порту у вантажообігу морських портів, %		Динаміка, %
		2018 р.	2019 р.		2018 р.	2019 р.	
1	2	3	4	5	6	7	8
Порти-хаби							
Одеський	40000	21697,8	25343	16,8	16,712	16,455	-0,257
Диверсифіковані порти							
Чорноморськ	32000	21542,8	26153	21,4	16,593	16,981	0,388
Маріупольська	20000	5394,63	6483	10	4,155	4,209	0,054
Миколаїв	25000	29960	33432	11,6	23,076	21,707	-1,369
Ренійський	14500	1187,38	1149,37	-3,2	0,915	0,746	-0,168

Продовження таблиці 2

1	2	3	4	5	6	7	8
Нішеві порти							
Білгород-Дністровський	1000	224,32	117,26	-47,7	0,173	0,076	-0,097
Ізмаїльська	8500	4336,45	3918,2	-9,6	3,340	2,544	-0,796
Скадовський	1000	8,4	4,7	-44	0,006	0,003	-0,003
Усть-Дунайськ	4000	50,2	64,8	29,1	0,039	0,042	0,003
Херсонський	5000	2715,88	3486,14	28,4	2,092	2,264	0,172
Південний	40000	42713,7	53862	26,1	32,899	34,972	2,073
Усього		129831,56	154013,47	18,6	100	100	

Джерело: складено авторами за матеріалами [6-7].

У 2018 році лідером з вантажообігу став порт Південний (32,9 % від сумарного обсягу в 2018 році), Миколаїв (23,1 %), Одеський (16,7 %) та Чорноморськ (16,6 %), всі інші порти у процентному розмірі становлять менше 5 %. За підсумками 2019 року порт Південний збільшив обсяг перевалки вантажів на 26,1 % та склав 34,97 % від сумарного обсягу 2019 року; Миколаїв – на 11,6 %, але його частка у сумарному обсязі

знизилося до 21,7 %; в Одеському та Чорноморському портах також відбулося збільшення вантажообігу на 16,8 % та 21,4 % відповідно, а їхня частка у сумарному обсязі 2019 року практично не змінилася.

Річний обсяг перевалки вантажів 11 розглянутих портів в 2019 році склав 154013,47 тис. т., що на 18,6 % більше, ніж за 2018 рік.

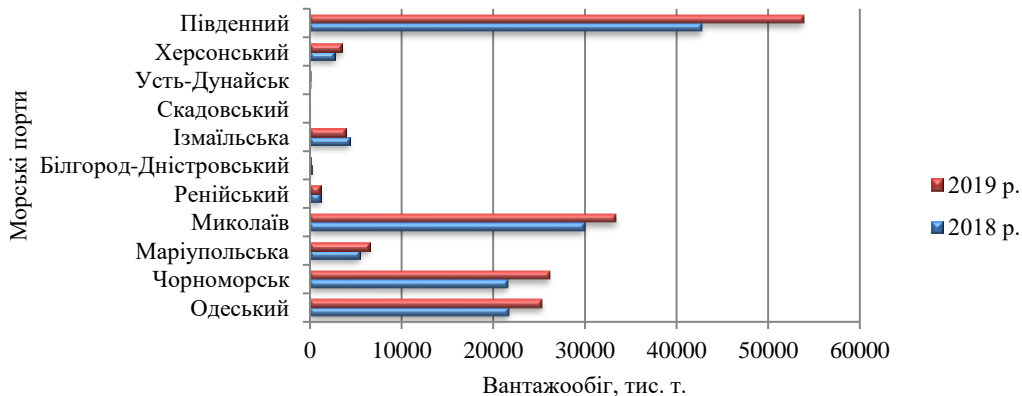


Рисунок 3. Завантаженість вітчизняних морських портів за 2018-2019 роки

Джерело: власна розробка авторів

Для визначення резервів потенціалу розвитку Одеського морського порту необхідно проаналізувати основні показники, що характеризують його діяльність (див. табл. 3).

З даних можна зробити такі аналітичні висновки. За звітний рік майно підприємства збільшилось на 9622 тис. грн. та на кінець періоду становило 2629963 тис. грн.

Така зміна в активі обумовлена збільшенням оборотних активів та необоротних активів, які утримуються для продажу, на 54278 тис. грн. та 138125 тис. грн. відповідно; зменшенням необоротних активів на 182781 тис. грн. Зміна у пасиві зумовлена збільшенням власного капіталу, поточних зобов'язань та забезпечень на 8607 тис. грн. та 24469 тис. грн. відповідно; зменшенням довгострокових зобов'язань та забезпечень на 23454 тис. грн. Таке збільшення майна підприємства у відсотковому відношенні (0,37%) є дуже незначним, але все одно вказує на розширення підприємством господарського обороту. Це загалом позитивна тенденція.

Збільшення частки оборотних активів (на 1,98 %) у майні підприємства позитивно характеризує його структуру та свідчить про раціональність вкладення активів. Порівняно з попереднім звітним періодом частка необоротних активів знизилося на 7,23 %, що сприяє прискоренню оборотності оборотних активів, що є позитивною тенденцією. Питома вага власного капіталу зменшилася на 0,01 % (на початок періоду – 91,67 %, на кінець – 91,66 %). З одного боку зменшення власного капіталу в структурі може говорити про втрати підприємством фінансової стійкості, але так як питома вага на дуже високому рівні та зменшення незначне, такі зміни не можна вважати негативним явищем.

На початок звітної періоду сума довгострокових зобов'язань перевищувала суму поточних на 148166 тис. грн. (183239 тис. грн. – 35073 тис. грн.), що говорить про раціональну структуру балансу та низький ризик втрати фінансової стабільності підприємства.

Таблиця 3. Порівняльно-аналітичний баланс Одеського морського порту станом на 2020 рік

Найменування статті	Код рядка	На початок звітного періоду		На кінець звітного періоду		Зміни		
		абсолют. значення, тис. грн.	отн. знач., %	абсолют. значення, тис. грн.	отн. знач., %	абсолют. значення, тис. грн.	отн. знач., %	темп зростання, %
АКТИВ								
I. Необоротні активи								
Усього за розділом I	1095	2 003 468	76,46	1 820 687	69,23	-182 781	-7,23	90,88
II. Оборотні активи								
Усього за розділом II	1195	616 873	23,54	671 151	25,52	54 278	1,98	108,8
III. Необоротні активи, що містяться для продажу, та групи вибуття								
Усього за розділом III	1200	0	0	138 125	5,25	138 125	5,25	-
Баланс	1300	2 620 341	100	2 629 963	100	9 622		100,37
ПАСИВ								
I. Власний капітал								
Усього за розділом I	1495	2 402 029	91,67	2 410 636	91,66	8 607	-0,01	100,36
II. Довгострокові зобов'язання та забезпечення								
Усього за розділом II	1595	183 239	6,99	159 785	6,08	-23 454	-0,92	87,20
III. Поточні зобов'язання та забезпечення								
Усього за розділом III	1695	35 073	1,34	59 542	2,26	24 469	0,93	169,77
Баланс	1900	2 620 341	100	2 629 963	100	9 622		100,37

Джерело: складено авторами за матеріалами [8].

До кінця звітного періоду поточні зобов'язання збільшилися на 24469 тис. грн. (темп зростання становив 169,77 %), а довгострокові – зменшилися на 23454 тис. грн. (Або 87,2 %). З одного боку, все одно більшість зобов'язань припадає на довгострокові, що є, як зазначалося вище, позитивним явищем. Однак підприємству слід приділити увагу заходам щодо зменшення подальшого зростання поточних зобов'язань для підтримки фінансової стійкості на існуючому рівні.

У структурі сукупних активів підприємства на необоротні активи на кінець періоду припадає 69,23 %, тобто це свідчить про тяжку структуру (> 40%). Тяжка структура характеризується значними накладними витратами та високим ступенем чутливості до змін прибутку підприємства.

Одними з показників, що характеризують майновий стан морського порту, є показники стану основних засобів.

На підставі даних [8] визначимо стан використання основних засобів Одеського морського порту у 2020 р. Коефіцієнт зносу основних засобів характеризує частку вартості основних засобів, списаних на витрати в попередніх періодах, у первісній вартості.

Коефіцієнт зносу на початок звітного періоду (K_{zn}^n) складає 0,2897. Коефіцієнт зносу на кінець звітного періоду (K_{zn}^k) дорівнює 0,3249.

Доповненням цього показника до 100% (або одиниці) є коефіцієнт придатності основних засобів, який:

— на початок періоду $K_{прд}^n = 1 - 0,2897 = 0,7103$;

— на кінець періоду $K_{прд}^k = 1 - 0,3249 = 0,6751$.

Знос основних засобів Одеського морського порту в 2020 р. становить менше 50%, це свідчить про те, що вони знаходяться на нормальному робочому рівні.

Збільшилось майно підприємства, власний капітал, зменшилися довгострокові зобов'язання та забезпечення. Сума довгострокових зобов'язань перевищувала суму поточних, що говорить про раціональну структуру балансу та низький ризик втрати фінансової стабільності підприємства. Все вказує на розширення підприємством господарського обороту. Це загалом позитивна тенденція. Проведений аналіз показав, що господарська діяльність порту є ефективною і має всі резерви і можливості розвивати свій потенціал.

Висновки

На підставі вищевикладеного, враховуючи, що одним із провідних підприємств транспортної системи країни є морські порти [1-7, 9-10] слід акцентувати увагу на таких основних напрямках їхнього розвитку:

- науково-технічне та конструкторсько-технологічне оновлення провідного портового обладнання;
- розвиток сучасних прогресивних наукомістких технологій з обробки вантажів, активну взаємодію з інноваційним закордонним капіталом;
- формування сучасних базових складових портів;
- забезпечення провідних міжгалузевих господарських комплексів зберігання та обробки вантажів;
- прискорений розвиток сучасних технологій.

Abstract

The article defines that the development potential of any enterprise depends on the reserves, resources available at the enterprise, as well as the possibilities of their effective use by the enterprise. The concepts of "enterprise potential", "production potential of the enterprise" are given and their main elements are defined. The formation of the potential of Ukrainian seaports is considered, the reserves of the potential of the seaport development are determined, their classification is given. The analysis of economic activity and capacity of Ukrainian seaports, the degree of diversification of their activities, as well as their own research and studies of domestic scientists allowed to formulate the main priority areas for developing the potential of seaports, including Odessa seaport as a leading transport system.

Based on the above, given that one of the leading enterprises in the country's transport system are seaports, it is necessary to focus on its main areas of development:

- scientific-technical and design-technological updating of the leading port equipment;
- development of modern advanced knowledge-intensive technologies for cargo handling, active interaction with innovative foreign capital;
- formation of modern basic components of ports;
- provision of leading inter-branch economic complexes of cargo storage and handling;
- accelerated development of modern technologies.

Список літератури:

1. Формування та розвиток потенціалу промислового підприємства: навчальний посібник для студентів ВНЗ / О. О. Бельтюков, С. С. Свиридова, Т. І. Черкасова, Л. О. Некрасова; за ред. проф. Є.А. Бельтюкова; ОНПУ – Одеса: Інтерпринт. – 2009 – 456 с.
2. Федонін О.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка: Навч. посібник. / О. С. Федонін, І. М. Рєпіна, О. І. Олексюк – М.: КНЕУ. – 2003. – 316с.
3. Касьянова Н.В. Потенціал підприємства: формування та використання, «видавництво «центр навчальної літератури» / Н. В. Касьянова, Д. В. Солоха, В. В. Морева, О. В. Белякова, О. Б. Балакай – Київ. – 2013. – 248с.
4. Турило А.А. Потенціал підприємства: сутність та методологічні підходи до визначення. / А. А.Турило // Економічний вісник. – 2014. – №3. – С.65-70.
5. Ігнатенко Є. Територіальна організація та сучасний стан портового господарства України: нав. жур. / Є. Ігнатенко – 2014. – С. 553-559.
6. Офіційний сайт Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua>.
7. Морські порти України та Одеської області: підсумки 2019 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://morhoz.odessa.gov.ua/>.
8. Фінансова звітність ДП Одеський морський торговельний порт – 2020 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://data.gov.ua/>.
9. Липинська О.А. Міські транспортні системи: європейські приклади та рішення щодо Одеси / О. М. Котлубай, О. А. Липинська // Економічний журнал Одеського політехнічного університету №4(10). – 2019 – С.107-115
10. Липинська О.А. Методичні основи формування інституціонального забезпечення розвитку морського судноплавства / О. А. Липинська, І. В. Познанська // Scientific Journal «ScienceRise»: Економічні науки – №1(42). – 2018. – С.11-15.

References:

1. Beltiukov O.O., Svyrydova S.S., Cherkasova T.I. et al. (2009). Formuvannia ta rozvytok potentsialu promyslovoho pidpriemstva: navchalnyi posibnyk dlia studentiv VNZ. Ye.A. Beltiukov (Ed.). ONPU – Odesa: Interprynt [in Ukrainian].
2. Fedonin O.S., Riepina I.M., Oleksiuk O.I. (2003). Potentsial pidpriemstva: formuvannia ta otsinka: Navch. posibnyk. M.: KNEU [in Ukrainian].
3. Kasianova N.V., Solokha D.V., Moreva V.V., et al. (2013). Potentsial pidpriemstva: formuvannia ta vykorystannia. "Vydavnytstvo "Tsentri Navchalnoi Literatury" Kyiv [in Ukrainian].
4. Turylo A.A. (2014). Potentsial pidpriemstva: sutnist ta metodolohichni pidkhody do vyznachennia. Ekonomichnyi visnyk, 3, 65-70 [in Ukrainian].
5. Ihnatenko Ye. (2014). Terytorialna orhanizatsiia ta suchasnyi stan portovoho hospodarstva Ukrainy: nav. zhur. [in Ukrainian].

6. Ofitsiyni sait Derzhavnoho pidpriemnytstva "Administratsiia morskykh portiv Ukrainy". Retrieved from <http://www.uspa.gov.ua> [in Ukrainian].
7. Morski porty Ukrainy ta Odeskoi oblasti: pidsumky 2019 roku. Retrieved from <https://morhoz.odessa.gov.ua/> [in Ukrainian].
8. Finansova zvitnist DP Odeskyi morskyi torhovelnyi port (2020). Retrieved from <https://data.gov.ua/> [in Ukrainian].
9. Lypynska O.A., Kotlubay O.M. (2019). Urban transport systems: European examples and decisions regarding Odessa. Economic journal Odessa polytechnic university, 4 (10), 107-115.
10. Lypynska O.A., Poznanska. I.V. (2018). Methodical bases of formation of institutional maintenance of development of sea navigation. Scientific Journal «ScienceRise»: Economic sciences, 1(42), 11-15.

Посилання на статтю:

Свірідова С.С. Основні шляхи та резерви потенціалу розвитку морських портів України / С. С. Свірідова, Ю. О. Захарченко // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2021. – № 5 (57). – С. 91-98. – Режим доступу до журн.: <https://economics.net.ua/files/archive/2021/No5/91.pdf>. DOI: 10.15276/ETR.05.2021.11. DOI: 10.5281/zenodo.6075998.

Reference a Journal Article:

Sviridova S.S. The main ways and reserves of the potential of development of seaports of Ukraine / S. S. Sviridova, Yu. O. Zakharchenko // Economics: time realities. Scientific journal. – 2021. – № 5 (57). – С. 91-98. – Retrieved from <https://economics.net.ua/files/archive/2021/No5/91.pdf>. DOI: 10.15276/ETR.05.2021.11. DOI: 10.5281/zenodo.6075998.

