

УДК 656.615:164

JEL Classification: C61, R41, D43, G31

DOI:10.31375/2226-1915-2018-2-74-86

**МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ
ЕКОНОМІЧНИМ І КОНКУРЕНТНИМ ПОТЕНЦІАЛАМИ
СИСТЕМИ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТІВ**

О.Б. Гіріна

к.е.н., доцент, доцент кафедри «Управління логістичними системами та проектами»
olga.girina63@gmail.com

Одеський національний морський університет, Одеса, Україна

Анотація. У статті розглядається алгоритм управління економічним та конкурентним потенціалами системи морських торговельних портів на основі системного підходу з використанням економіко-математичних моделей. Описується модель верхнього рівня розподілення вантажопотоків між портами та видами транспорту, яка дозволяє визначити оптимальні схеми доставки вантажів крізь порти. На цьому рівні оцінюється економічний потенціал системи портів сумарним значенням чистого дисконтованого потоку майбутніх надходжень, а також оптимальна частка кожного порту в структурі вантажообігу усіх портів. На другому рівні економічний потенціал кожного порту розраховується як його ринкова вартість за період або в році t . Конкурентний потенціал послуги перевалки вантажів у морських портах на вантажних фронтах вимірюється їх пропускною спроможністю та показниками ефективності використання ресурсів. На основі моделювання запропоновано угруповання факторів, що впливають на економічний і конкурентний потенціали портів.

Ключові слова: економічний і конкурентний потенціали, морські торговельні порти, попит та пропозиція, частка вантажообігу, інвестиції.

**МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ УПРАВЛЕНИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКИМ И КОНКУРЕНТНЫМ ПОТЕНЦИАЛАМИ
СИСТЕМЫ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ**

О.Б. Гирина

к.э.н., доцент, доцент каф. «Управление логистическими системами и проектами»

Одесский национальный морской университет, Одесса, Украина

Аннотация. В статье рассматривается алгоритм управления экономическим и конкурентным потенциалами системы морских торговых портов на основе системного подхода с использованием экономико-математических моделей. Описывается модель верхнего уровня распределения грузопотоков между портами и видами транспорта, которая позволяет определить оптимальные схемы доставки грузов через порты.

© Гіріна О.Б., 2018

На этом уровне оценивается экономический потенциал системы портов суммарным значением чистого дисконтированного потока будущих поступлений, а также оптимальная доля каждого порта в структуре грузооборота всех портов. На втором уровне экономический потенциал каждого порта рассчитывается как его рыночная стоимость за период или в году t . Конкурентный потенциал услуги перевалки грузов в морских портах на грузовых фронтах измеряется их пропускной способностью и показателями эффективности использования ресурсов. На основе моделирования предложена группировка факторов, влияющих на экономический и конкурентный потенциалы портов.

Ключевые слова: экономический и конкурентный потенциалы, морские торговые порты, спрос и предложение, доля грузооборота, инвестиции.

UDC 656.615:164

JEL Classification C61, R41, D43, G31

DOI:10.31375/2226-1915-2018-2-74-86

METHODOLOGICAL ASPECTS OF ECONOMIC
AND COMPETITIVE POTENTIALS MANAGEMENT
OF THE SEA TRADING PORTS SYSTEM

O.B. Girina

Ph.D., associate Professor of the Department of «Management of Logistics Systems and Projects»

Odessa National Maritime University, Odessa, Ukraine

Abstract. *Competitiveness of a seaport is a multi-faceted concept, depending on the subject of competition and the scale of the assessed competitive market, can be considered at the macro level as the competitiveness of sea ports of the country and the basin; on mezzanine – both the competitiveness of a single seaport, and at the micro level – as the competitiveness of the enterprise (organization) providing services in the seaport and the competitiveness of the specific service provided in the port.*

Based on this position, the management of the competitive potential of sea trading ports in the article refers to the ability of ports to perform their services through the efficient use of their own and system resources. Therefore, in the process of managing the competitive potential, consideration is given to the justification of the share of each port in the market of port services obtained with the optimal distribution of cargoes between ports and modes of transport. A top-level model is proposed for assessing the economic potential of a ports system in the state of assets without taking into account their possible development (the first part of the model). In the second part of the model the calculations are performed on the basis of cargo distribution between ports and modes of transport with the choice of port development options and allow readjust the technological and financial standards of operation of ports, which can lead to the restoration of the usefulness of their assets.

The first level model is closely linked to the models of management of the economic and competitive intraport potentials of enterprises of a separate seaport at the

second level. It is proposed to group the factors influencing the economic and competitive potential of ports based on the structure of the models of the first and second levels. Each factors group relies on certain limitations or technological specifications of the task.

Identifying the factors group of cargo delivery organization shows explicitly that the management of transport system resources, including transshipment ports, is a key factor in improving the efficiency and competitiveness of ports.

The selection of factors group for the way of organizing the delivery of goods through ports shows explicitly that the management of transport system resources, including transshipment ports, is a key factor in improving the efficiency and competitiveness of ports.

At each level of management there are calculations of average performance indicators of the port system and comparisons with them of the indicators of each port in the system of benchmarking can be performed to find a more effective competitor.

The estimation of the interrelation between the port capacity (supply of services) and the volume of traffic flows on the market (demand) allows you to choose the required competitive strategy: the strategy of service delivery of available resources by minimizing costs, aimed at the full satisfaction of the needs of clients in the context of cargo traffic shortages, or development strategy for increase volumes of cargo flows and maximize their profits.

Keywords: *economic and competitive potentials, sea trading ports, supply and demand, share of freight turnover, investments*

Постановка проблеми. Морський порт є важливим елементом ринкової інфраструктури, розвиток якого пов'язано з появою нових транспортно-логістичних центрів, зміною інституційної структури державного управління портовим господарством, залученням приватного капіталу в розвиток портового сектора. Саме ці процеси створюють передумови для посилення конкуренції між морськими портами, зумовлюючи необхідність розробки методів управління їх конкурентним потенціалом [1].

Огляд останніх досліджень та публікацій. Конкурентоспроможність морського порту – це багатопланове поняття, яке в залежності від суб'єкта конкуренції та масштабу оцінюваного конкурентного ринку може розглядатися на макрорівні як конкурентоспроможність морських портів країни, басейну; на мезо-

рівні – як конкурентоспроможність окремого морського порту, і на мікрорівні – як конкурентоспроможність підприємства (організації), що надає послуги в морському порту, і конкурентоспроможність конкретної послуги, що надається в порту [2]. У роботах [2; 3] зроблено висновок про доцільність застосування інтегральної багатокритеріальної моделі для оцінки конкурентоспроможності досліджуваного об'єкта. В якості критеріїв розглядаються диференційовані потенціали: виробничий, ринковий, економічний, фінансовий, податковий, інвестиційний та інноваційний. Наведено також класифікацію факторів, що впливають на конкурентоспроможність морських портів. Запропоновано систематизацію показників з метою створення методологічного апарату для оцінки поточного і перспективного рівня конкурентоспро-

можності, необхідної при формуванні комплексу стратегічних і тактичних рішень, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності морських портів. В статті [4] розглянута регіональна багаторівнева система забезпечення конкурентоспроможності портових послуг, що складається з чотирьох рівнів управління. Система являє собою комплексний механізм, сформований за критерієм інтеграції та локалізації процесу забезпечення конкурентоспроможності: перший – на рівні надання портової послуги, другий – на рівні локального морського портового комплексу як виробника послуги, третій – на рівні регіонального морського портового комплексу, четвертий – на рівні регіону. Виконується оцінка конкурентоспроможності морських портів з використанням методу «Аналіз середовища функціонування». В роботі [5] зазначається, що обмеженість ресурсів визначає економічні завдання з управління конкурентною стійкістю національних портів. Сталий розвиток і конкурентоспроможність підприємства залежать від рівня та ефективності використання економічного потенціалу. Рівень використання економічного потенціалу, з одного боку, характеризує раціональне використання всіх наявних ресурсів в даний час, з іншого боку, наявність потенційних можливостей для розвитку в майбутньому [6]. Економічний потенціал в тандемі з конкурентним потенціалом визначають позиції підприємства на ринку. Ієрархія і взаємозв'язок економічного та інших видів потенціалу підприємства розглядаються в роботі [6]. На нашу думку, автори цієї роботи досить вдало описали поєднання економічного та конкурент-

ного потенціалу за допомогою блок-схеми, фрагмент якої приводиться нижче на рисунку 1.

На підставі рисунка 1 можна довести, що економічний потенціал є часткою як інноваційного, так і конкурентного потенціалів. Виробничий потенціал, який входить в структуру економічного потенціалу, також має в своєму складі конкурентний підпотенціал. Таким чином, між елементами конкурентного потенціалу існує зв'язок, в рамках якого вони взаємодіють і впливають один на одного.

Формування конкурентного потенціалу передбачає також охоплення всіх основних внутрішньо фірмових процесів, що протікають в різних функціональних областях внутрішнього середовища підприємств в зіставленні з основними конкурентами.

Конкурентний потенціал являє собою внутрішні і зовнішні конкурентні можливості фірми, які дозволяють підприємству вести ефективну конкурентну боротьбу на ринку за рахунок формування конкурентних переваг на основі використання матеріальних і нематеріальних ресурсів. Таким чином, конкурентна перевага є причиною, конкурентоспроможність наслідком, а конкурентний потенціал – це основа, без якої неможливо виграти в конкурентній боротьбі за споживача [7]. До зовнішніх конкурентних можливостей фірми автори статті [7] відносять ринкові можливості, які сприяють реалізації конкурентних переваг компанії в ринкових умовах. Такими можливостями можуть бути, наприклад: можливість збільшити частку ринку, можливість вийти на інший ринок, можливість піти з ринку.

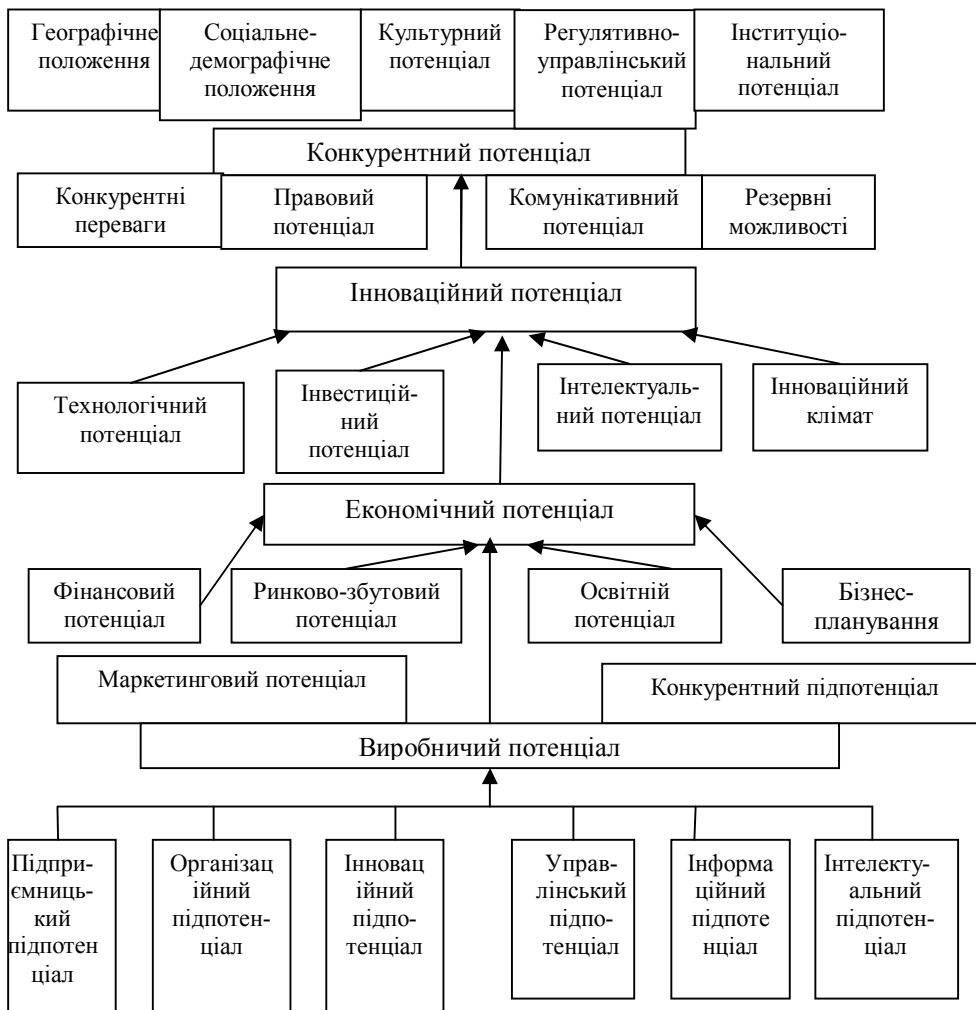


Рис. 1. Вертикальний аналіз економічного потенціалу

У статті [8] розглядається початковий етап вирішення проблеми забезпечення конкурентного управління портами. У даній статті рішення відшукується лише за одним показником – ринковою часткою портів, який, на думку автора, при інших рівних умовах допустимо розглядати як інтегральну характеристику, що дає уявлення про досягнуту міцність позиції портів на ринку портових послуг.

В роботі [9] пропонується методика аналізу частки вантажопотоків порту в регіоні шляхом аналізу їх складу та еволюції, що дозволяє розкласти загальну зміну вантажообігу на різні компоненти та оцінити ефект частки, ефект зміни вантажів та зміну конкурентоспроможності портів.

Дослідження конкурентоспроможності морських портів [10] уточнюють визначення цієї категорії, як

властивості порту, що характеризує відповідність ринкового його потенціалу вимогам і запитам користувачів портових послуг; що визначає ринкові позиції (частку ринку) порту та заважає перерозподілу ринку на користь конкурентів.

В [11] доводиться, що з виникненням інтермодальних перевезень конкуренція між портами вийшла на міжрегіональний рівень. Саме це вимагає враховувати інтереси всіх учасників системи доставки вантажів для оцінки потенціалу портів. В роботах [12-14] розглядаються методи управління і оцінки економічного потенціалу системи портів на підставі системного підходу.

Незважаючи на багатий теоретичний досвід оцінки економічного і конкурентного потенціалів порту в процесі управління потенціалами системи портів існують невирішені питання узгодженості інтересів портів конкурентів і інших учасників транспортного процесу доставки вантажів через порти. Необхідність дослідження стану ресурсів портів і їх відповідності потребам транспортної системи передбачає розробку механізму для ліквідації вузьких місць транспортної системи і поліпшення ефективності використання існуючих потужностей, що лежить в основі завдань управління потенціалами морських торговельних портів.

Завдання дослідження. Метою даного дослідження є узагальнення досвіду оцінки та аналізу конкурентного та економічного потенціалів морських торговельних портів, а також розробка системи управління цими видами потенціалів портів на основі економіко-математичних методів і системного підходу.

На основі аналізу попередніх досліджень, присвячених конкурентоспроможності морських портів та досліджень економічного потенціалу [12-14] пропонується єдиний алгоритм управління і економічним, і їх конкурентним потенціалами (рис. 2).

Основний матеріал дослідження. Під управлінням конкурентним потенціалом портів в статті розуміється вміння портів виконувати свої послуги за рахунок ефективного використання своїх та загальносистемних ресурсів. Тому в процесі управління конкурентним потенціалом в подальшому буде розглядатися обґрунтування ринкової частки портів на ринку портових послуг, отриманої при оптимальному розподілі вантажів між портами і видами транспорту і оптимальній внутрішньопортовій спеціалізації за видами вантажів.

В основі алгоритму лежить модель розподілу вантажів між портами та видами транспорту, яка описана в роботі [12]. Пропонується модель верхнього рівня для оцінки економічного потенціалу системи портів спочатку у стані активів без урахування їх можливого розвитку (перша частина моделі). Вона використовує в якості критерію оптимізації максимум чистого дисконтованого грошового потоку транспортної системи доставки вантажів від реалізації перевезення та перевантаження вантажів через перевантажувальні комплекси системи портів.

Обмеження на ресурси портів дозволяють оцінити їх економічний потенціал, який характеризує рівень теперішнього використання наявних можливостей і резервів портів.



Рис. 2. Алгоритм управління економічним і конкурентним потенціалами системи морських портів

Доповнення обмежень про те-перішній стан портів та видів транспорту поширеними умовами майбутнього розвитку системи портів доцільно робити, якщо при розподілі вантажів між портами попит на послуги портів в році t $\sum_i \sum_p Q_{ip}^t$ вище ніж їх пропозиція $\sum_k \Pi_k^t$,

де Q_{ip}^t – планові обсяги ввезення (вивезення) за родами вантажів p та регіонам світу i в році t в транспортній системі;

$$\Pi_k^t = \sum_i \sum_p \sum_H x_{ikt}^{*pH} \quad - \quad \text{пропускна}$$

спроможність порту k в році t при повному використанні ресурсів їх бюджету часу;

x_{ikt}^{*pH} – обсяг перевезень вантажу найменування p між регіоном i та портом k , який перевантажується на перевантажувальному комплексі H в році t в оптимальному плані (*) для моделі першого рівня.

При наявності резервів ресурсів портів в результаті розподілу вантажів під Π_k^t розуміються потенційні пропускні спроможності портів k .

Розрахунки на основі поширеної моделі розподілення вантажів між портами та видами транспорту з вибором варіантів розвитку портів у другій частині моделі дозволяють перераховувати технологічні та фінансові нормативи експлуатації портів, що може привести до відновлення корисності їх активів.

Модель першого рівня тісно пов'язана з моделлю управління економічним і конкурентним внутрішньопортовими потенціалами [13; 14]

локальних підприємств кожного морського порту на другому рівні. На другому рівні управління внутрішньопортовою конкуренцією в даному алгоритмі використовуються моделі розподілення вантажів між ресурсами підприємств окремого порту. На цьому рівні можливо використання тільки наявних ресурсів [13] або обґрунтування варіантів їх розвитку [14].

Структура обмежень моделей першого і другого рівнів дозволяє виконувати їх узгодження на підставі метода ітеративного агрегування [13]. Експлуатаційні і фінансові нормативи використання ресурсів портів, а також обсяги вантажопотоків та бюджету часу портів у моделі першого рівня агрегують нормативну інформацію окремих портів.

Пропонується групування факторів, що впливають на економічний та конкурентний потенціали портів, яке пов'язано зі структурою моделей першого та другого рівнів. Кожна група спирається на ті чи інші обмеження або нормативи задачі.

Перша група факторів (зовнішньоекономічні умови) відображається в обмеженнях про морські і континентальні вантажопотоки. Друга група чинників (техніко-експлуатаційні характеристики портів) пов'язана з умовами, які характеризують ресурси портів. Третя група чинників (техніко-експлуатаційні характеристики видів транспорту) описується умовами про провізну здатність залізничного та інших видів транспорту на напрямках перевезень або припортової залізничної станції. Четверта група чинників (фінансовий потенціал розвитку портів) спирається на умови, які задають обсяги інвестиційних ресурсів системи портів та

умови їх ефективного використання. П'ята група чинників (техніко-експлуатаційні нормативи перевезення і перевалки вантажів) представлена коефіцієнтами цільової функції задачі і нормативами використання ресурсів портів (трудомісткості та пропускної здатності портів по видах вантажів) і видів транспорту.

Шоста група чинників (спосіб організації доставки вантажів) відображає результат оптимізації схем доставки вантажів через морські порти і об'єднує всі попередні фактори в систему, тобто характеризує сам процес управління ресурсами портів, видів транспорту і вантажовласників.

Результат управління залежить за інших рівних умов від обраного критерію оптимізації і співвідношення між попитом (обсягом вантажопотоків) і пропозицією послуг портів (їх пропускною спроможністю). Виділення даної групи факторів показує в явному вигляді, що управління ресурсами транспортної системи, включаючи порти перевалки, є основним фактором підвищення ефективності та конкурентоспроможності портів.

Останній блок алгоритму (розрахунок показників ефективності виробничого процесу і використання ресурсів) відображає аналітичну складову управління економічним і конкурентним потенціалами портів. На основі оптимізаційних розрахунків на 1-3 етапах можна оцінити економічний потенціал системи портів сумарним значенням чистого дисконтованого потоку майбутніх надходжень (1).

$$EП_{портів}^{системи} = \sum_H \sum_k \sum_t CF_{kt}^H \cdot (1+r)^{-t}, \quad (1)$$

де CF_{kt}^H – чистий грошовий потік від операційної та фінансової діяльності в році t в умовах прийняття варіантів розвитку α на перевантажувальному комплексі H порту k в році t ; r – норма дисконту.

Економічний потенціал для кожного порту можна вимірювати величиною його ринкової вартості в році t (2) або за період (3).

$$EП_k^t = \frac{\sum_H CF_{kt}^H}{H_k^t}, \quad (2)$$

де H_k – норма капіталізації H_k^t прибутку портів в році t .

$$EП_k = \frac{\sum_{t=1}^N \sum CF_{kt}^H / N}{H_k}, \quad (3)$$

де H_k – середня норма капіталізації H_k^t прибутку портів за період.

Конкурентний потенціал порту оцінюється оптимальною часткою порту в структурі вантажообігу усіх портів для кожного року t .

$$Частка_{kt} = \frac{\sum_i \sum_p \sum_H x_{ikt}^{pH*}}{\sum_i \sum_p \sum_H \sum_k x_{ikt}^{pH*}}, \quad (4)$$

де $\sum_i \sum_p \sum_H x_{ikt}^{pH*}$ – оптимальні значення вантажообігу портів k .

Ефект від використання виробничих та фінансових ресурсів пропонується оцінювати на основі динаміки показників, обраних критеріями оптимізації та NPV прийнятих проектів розвитку (5). Ці питання можуть бути предметом окремих досліджень.

$$NPV_k^H = \sum_t CF_{kt}^H \cdot (1+r)^{-t} + \sum_t \sum_\alpha (Cr_{kr}^{\alpha H} + A_{kt}^{\alpha H} - S_{kt}^{\alpha H}) \cdot y_{kt}^{\alpha H} \cdot (1+r)^{-t} \geq 0, \forall k, H \quad (5)$$

де $y_{kt}^{\alpha H}$ – булева змінна про прийняття варіантів розвитку α на перевантажувальному комплексі H порту k в році t ; $S_{kt}^{\alpha H}$ – обсяг інвестиційних витрат за варіантом розвитку α на перевантажувальному комплексі H порту k в році t ; $A_{kt}^{\alpha H}$ – амортизаційні відрахування по уведеним в дію основним фондам, $Cr_{kr}^{\alpha H}$ – обсяг позикових коштів по кредитам, необхідним по варіанту розвитку α комплексу H в порту k у році t .

На кожному рівні управління економічним і конкурентним потенціалами може виконуватися розрахунки середніх показників ефективності роботи системи портів та порівняння з ними показників кожного порту в системі бенчмаркінга для пошуку економічно ефективнішого підприємства-конкурента. Виконання розрахунків на підставі єдиної моделі оптимального розподілення вантажопотоків між портами регіону або країни робить порівняння показників результатів роботи портів більш коректними.

Висновки. Запропонований алгоритм управління конкурентним потенціалом морських портів дає можливість оцінити оптимальний

вантажообіг кожного порту та його частку на ринку портових послуг на першому рівні. Оцінка співвідношення між пропускною спроможністю портів (пропозицією послуг) та обсягом вантажопотоків на ринку (попитом) дозволяє вибрати потрібну конкурентну стратегію: стратегію виконання послуг наявними ресурсами шляхом мінімізації витрат, яка націлена на максимально повне задоволення потреб клієнтури в умовах дефіциту вантажопотоків, або стратегію розвитку для нарощування обсягів вантажопотоків та максимізації своїх прибутків. Цей підхід дозволяє отримати ефект синергії у транспортній системі доставки вантажів через порти. Таким чином, пропонується оцінка конкурентного потенціалу портів за моделлю [12] як у нинішньому стані, так і з урахуванням варіантів розвитку портів для оцінки відновлення їх корисності.

Управління конкурентним потенціалом послуги портів по перевалці вантажів на третьому рівні потребує рішення задачі пошуку оптимальної концентрації ресурсів на кордонних або тилових фронтах з ціллю максимізації їх пропускної спроможності та збалансованого розвитку всього порту, що має бути напрямком подальших досліджень.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Підвищення ефективності діяльності та конкурентоспроможності підприємств морегосподарського комплексу України: Монографія / Авт. кол.: В.В. Жихарева, Н.В. Дубовик, Ю.О. Наврозова. – Одеса: КУПРІЄНКО СВ, 2016. – 239 с.

2. Бодровцева Н.Ю. Оценка конкурентоспособности морских портов с использованием метода «Анализ среды функционирования» [Текст] // Проблемы и перспективы экономики и управления: материалы VI Международ. научн. конф. – Санкт-Петербург, декабрь 2017 / Н.Ю. Бодровцева // СПб.: Свое издательство, 2017. – С. 208-213. – URL [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://moluch.ru/conf/econ/archive/263/13421/> (дата обращения: 31.12.2017)
3. Бодровцева Н.Ю. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособности морских портов / Н.Ю.Бодровцева // Транспортное дело России. Экономика. Управление. Транспорт // М.: Изд-во «Морские вести России», 2017. – № 2 (129). – С. 105-109.
4. Давыденко А.А. Государственное управление конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов: Автореф.дис....канд. экон. наук / А.А.Давыденко // ГМА им. адм. С.О. Макарова.– СПб.,2008. – 37 с.
5. Кравченко П.В. Институциональные факторы оптимизации развития морских торговых портов Украины: Дис...канд.эконом.наук / П.А. Кравченко / Ін-т проблем ринку та екон.екол. Досліджень. – Одеса, 2010. – 236 с.
6. Романов А.П. Управление экономическим потенциалом организации: Учебн. пособие / А.П. Романов, Г.Г. Серебрянников, В.М. Безуглая, О.В. Кириллина, М.К. Чердыкова. – Тамбов: Изд-во ФГБОУ ВПО «ТГТУ», 2012. – 78 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://uprkrisis.ru>
7. Аренков И.А. Конкурентный потенциал предприятия: модель и стратегия развития / И.А. Аренков, Я.Ю. Селихова, М.А. Гаврилова // Проблемы современной экономики. – 2011. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/konkurentnyu-potentsial-predpriyatiya-model-i-strategii-razvitiya>
8. Магамадов А.Р. Методические аспекты проблемы обоснования выбора конкурентной стратегии портов / А.Р. Магамадов // Вісник Одеського національного морського університету: Зб. наук. праць. – Вип. 19. – Одеса: ОНМУ, 2006. – С.156-170.
9. Haezendonck E, Verbeke A. and Coeck C. (2006). 'Strategic Positioning, Analysis for Seaports'. In: *Port economics, Research in Transportation Economics Volume 16*. Edited by K. Cullinane and W K Talley. Oxford: Elsevier.
10. Меркт О.В. Методичні засади стратегії розвитку морських торговельних портів у конкурентному середовищі: Автореф. дис. ... канд. экон. наук / Олена Віталіївна Меркт. ОНМУ. – К., 2002. –16 с.
11. Курлянд А.М. Анализ современных тенденций развития портов в системе смешанных перевозок / А.М. Курлянд, М.Я. Постан, И.В. Савельева // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Одеса, 2013. – Вип. 4(45) – С.7-23.

12. Гіріна О.Б. Динамічна модель економічного потенціалу системи портів. Зб. наук. праць / О.Б. Гіріна. – SWorld. – Вип. 5. – 2017. – С.72-79.
13. Гирина О.Б. Методы определения и анализа пропускной способности портов бассейна: Автореф. дис...канд.экон.наук/ О.Б. Гирина // Одесский институт инженеров морского флота. – Одесса, 1993. – 20 с.
14. Гіріна О.Б. Динамічна модель оцінки економічного потенціалу розвитку стивідорної компанії / О.Б. Гіріна // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 40. – Одеса: ОНМУ, 2015. – С.38-54.

REFERENCES

1. Zhihareva, V.V., Dubovik N.V. & Navrozova Yu.O. (2016). *Pidvyshchennya efektyvnosti diyal'nosti ta konkurentospromozhnosti pidpryemstv morehospodars'koho kompleksu Ukrayiny [Increase of efficiency of activity and competitiveness of enterprises of the sea complex of Ukraine]*. Odesa: KUPRIYeNKO SV [in Ukraine]
2. Bodrovtsseva, N. YU. (2017). *Otsenka konkurentosposobnosti morskikh portov s ispol'zovaniyem metoda «Analiz sredey funktsionirovaniya» [Assessment of the competitiveness of seaports using the "Analysis of the functioning environment" method]*. *Problemy i perspektivy ekonomiki i upravleniya – Problems and prospects of economics and management*. Retrieved from <https://moluch.ru/conf/econ/archive/263/13421>[in Russian].
3. Bodrovtsseva, N.Yu. (2017) *Sistematizatsiya faktorov i pokazateley otsenki konkurentosposobnosti morskikh portov [systematization of an assessment factors and indicators of the seaports competitiveness]*. *Transportnoye delo Rossii. Ekonomika. Upravleniye. Transport – Transport business in Russia. Economy. Control. Transport, № 2 (129), 105-109. [in Russian]*.
4. Davydenko, A.A. (2008). *Gosudarstvennoye upravleniye konkurentosposobnost'yu regional'nykh morskikh portovykh kompleksov [State management of competitiveness of regional sea port complexes]: Avtoref. dis... kand. ekon. nauk, 37 [in Russian]*.
5. Kravchenko, P.V. (2010). *Institutsional'nyye faktory optimizatsii razvitiya morskikh torgovykh portov Ukrainy [Institutional factors of optimization of development of sea trade ports of Ukraine]: dis...kand.ekon.nauk [in Ukraine]*.
6. Romanov, A.P., Serebrennikov, G.G., Bezuglaya, V.M., Kirillina O.V. & Cherdykova M.K. (2012). *Upravleniye ekonomicheskim potentsialom organizatsii [Management of economic potential of the organization]*. Tambov: Yzd-vo FGBOU VPO «TGTU». Retrieved from <http://uprkrizis.ru>. [in Russian]

7. Arenkov, I.A., Selikhova, YA.YU. & Gavrilova, M.A. (2011). *Konkurentnyy potentsial predpriyatiya: model' i strategiya razvitiya* [Competitive potential of the enterprise: model and development strategy]. *Problemy sovremennoy ekonomiki – Problems of modern economy*. Retrieved from <https://cyberleninka.ru/article/n/konkurentnyy-potentsial-predpriyatiya-model-i-strategii-razvitiya> [in Russian].
8. Magamadov, A.R. (2006). *Metodicheskiye aspekty problemy obosnovaniya vybora konkurentnoy strategi portov* [Methodological aspects of the problem of justifying the choice of a competitive port strategist]. *Visnyk Odes'koho natsional'noho mors'koho universytetu – Bulletin of the Odessa National Maritime University, Vyp.19, 156-170* [in Ukraine].
9. Haezendonck, E., Verbeke, A. & Coeck, C. (2006). 'Strategic Positioning, Analysis for Seaports'. In: *Port economics, Research in Transportation Economics Volume 16*. Edited by K. Cullinane and W. K. Talley. Oxford: Elsevier.
10. Merkt, O.V. (2002). *Metodychni zasady stratehiyi rozvytku mors'kykh torhovel'nykh portiv u konkurentnomu seredovyshchi* [Methodical principles of the strategy of development of maritime commercial ports in a competitive environment]: *Avtoref. dys. ... kand. ekon. nauk, 16* [in Ukraine]
11. Kurlyand, A.M., Postan, M.Ya. & Savel'eva, Y.V. (2013). *Analyz sovremennykh tendentsyy razvytyya portov v systeme smeshannykh perevozk* [Analysis of current trends in the development of ports in the multimodal transport system]. *Rozvytok metodiv upravlinnya ta hospodaryuvannya na transporti – Development of management and entrepreneurship methods on transport, Vyp. 4(45), 7-23* [in Russian].
12. Girina, O.B. (2017). *Dynamichna model' ekonomichnoho potentsialu systemy portiv* [Dynamic model of the economic potential of the port system]. *SWorld, vyp. 5, 72-79*. [in Ukraine].
13. Girina, O.B. (1993). *Metody opredeleniya i analiza propusknoy sposobnosti portov basseyna: Avtoref. dis...kand.ekon.nauk* [Methods of determination and analysis of the capacity of the ports of the pool], 20 [in Russian].
14. Girina, O.B. (2015). *Dynamichna model' otsinky ekonomichnoho potentsialu rozvytku styvidornoyi kompaniyi* [Dynamic model for assessing the economic potential of a stevedoring company]. *Rozvytok metodiv upravlinnya ta hospodaryuvannya na transporti – Development of management and entrepreneurship methods on transport, Vypusk 40, 38–54*. [in Ukraine].

Стаття надійшла до редакції 18.05.2018

Посилання на статтю / Reference a JournalArticle: *Методологічні аспекти управління економічним і конкурентним потенціалами системи морських торговельних портів / О.Б. Гіріна // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – 2018. – № 1 (62). – 2018. – № 1 (62). – С. 74-86.*