

УДК 368.025.6:656.071.4  
JEL G 30, L 90, M 21  
DOI 10.31375/2226-1915-2019-1-137-146

Г.А. Версанова  
доцент кафедри «Економіка і фінанси»  
ORCID 0000-0002-7322-3649  
<https://orcid.org/0000-0002-7322-3649>  
strannyk2008@ukr.net

*Одеський національний морський університет, Одеса, Україна*

## УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ РИЗИКАМИ ПОРТУ

**Анотація.** Фінансова діяльність порту у всіх її формах сполучена з численними ризиками, ступінь впливу яких на результати цієї діяльності істотно зростає з переходом до ринкової економіки.

Ризики, що супроводжують цю діяльність, виділяються в особливу групу фінансових ризиків, які грають найбільш значну роль у загальному «портфелі ризиків» підприємства. Зростання ступеня впливу фінансових ризиків на результати фінансової діяльності підприємства пов'язано зі швидкою мінливістю економічної ситуації в країні і кон'юнктури фінансового ринку, розширенням сфери фінансових відносин, появою нових для нашої господарської практики фінансових технологій і інструментів поруч інших факторів. В статті були проаналізовані та класифіковані фінансові ризики порту, запропоновані заходи, що дозволять знизити невизначеність результатів діяльності.

Фінансовий ризик є однією з найбільш складних категорій, пов'язаних зі здійсненням господарської діяльності, якій належать такі характеристики як економічна природа, об'єктивність прояву, імовірність реалізації, невизначеність наслідків, очікувана несприятливість наслідків, варіабельність рівня, суб'єктивність оцінки.

Зниження невизначеності результатів діяльності досягається створенням бази даних і накопиченням інформації о стані господарської діяльності порту, аналізу виникнення фінансових ризиків та розробці циклів управління цими ризиками.

Аналіз і кількісна оцінка ризиків проводиться як на основі розрахунково-аналітичних методів, так і з залученням експертних оцінок. При цьому необхідно враховувати ряд факторів які прийнято поділяти на фундаментальні, кон'юнктурні і внутрішні.

До основних методів управління ризиками відносяться: розподіл ризиків, диверсифікація, лімітування, страхування, хеджування, відхід від ризиків та інші. Ідентифікація та оцінка наслідків впливу фінансових ризиків в порту дозволить розробити заходи по мінімізації рівня збитку, пов'язаного з цими видами ризиків.

**Ключові слова:** фінансові ризики, аналіз ризиків, цикли управління, методи оцінки, невизначеність наслідків, господарська діяльність.

УДК 368.025.6:656.071.4  
JEL G 30, L 90, M 21  
DOI 10.31375/2226-1915-2019-1-137-146

**Г.А. Версанова**  
доцент кафедры «Экономика и финансы»  
ORCID 0000-0002-7322-3649  
<https://orcid.org/0000-0002-7322-3649>  
strannyk2008@ukr.net

*Одесский национальный морской университет, Одесса, Украина*

## УПРАВЛЕНИЕ ФИНАНСОВЫМИ РИСКАМИ ПОРТА

**Аннотация.** Финансовая деятельность порта во всех ее формах соединена с многочисленными рисками, степень влияния которых на результаты этой деятельности существенным образом возрастает с переходом к рыночной экономике.

Риски, которые сопровождают эту деятельность, выделяются в особую группу финансовых рисков, которые играют наиболее значительную роль в общем «портфеле рисков» предприятия. Рост степени влияния финансовых рисков на результаты финансовой деятельности предприятия связано с быстрой изменчивостью экономической ситуации в стране и конъюнктуры финансового рынка, расширением сферы финансовых отношений, появлением новых для нашей хозяйственной практики финансовых технологий и инструментов наряду с другими факторами. В статье были проанализированы и классифицированы финансовые риски порта, предложены меры, которые позволят снизить неопределенность результатов деятельности.

Финансовый риск одна из наиболее сложных категорий, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности, которой принадлежат такие характеристики как экономическая природа, объективность проявления, вероятность реализации, неопределенность последствий, ожидаемая неблагоприятность последствий, вариабельность уровня, субъективность оценки.

Снижение неопределенности результатов деятельности достигается созданием базы данных и накоплением информации о состоянии хозяйственной деятельности порта, анализом возникновения финансовых рисков и разработке циклов управления этими рисками.

Анализ и количественная оценка рисков проводится как на основе расчетно-аналитических методов, так и с привлечением экспертных оценок. При этом необходимо учитывать ряд факторов, которые принято разделять на фундаментальные, конъюнктурные и внутренние.

К основным методам управления рисками относятся: распределение рисков, диверсификация, лимитирование, страхование, хеджирование, отход от рисков и прочие. Идентификация и оценка последствий влияния финансовых рисков в порту позволит разработать меры по минимизации уровня убытка, связанного с этими видами рисков.

**Ключевые слова:** финансовые риски, анализ рисков, циклы управления, методы оценки, неопределенность последствий, хозяйственная деятельность.

UDC 368.025.6:656.071.4

JEL G 30, L 90, M 21

DOI 10.31375/2226-1915-2019-1-137-146

G.A. Versanova

docent of Department of «Economics and Finance»

ORCID 0000-0002-7322-3649

<https://orcid.org/0000-0002-7322-3649>

strannyk2008@ukr.net

Odessa National Maritime University, Odessa, Ukraine

## PORT'S FINANCIAL RISKS MANAGEMENT

**Abstract.** *The financial activity of the port in all its forms is connected with numerous risks, the degree of influence of which on the results of this activity increases substantially with the transition to a market economy.*

*The risks that accompany this activity are highlighted in a special group of financial risks that play the most significant role in the enterprise's overall «risk portfolio». The increasing influence of financial risks on the financial results of an enterprise is associated with the rapid change in the economic situation in the country and the state of the financial market, the expansion of financial relations, the emergence of new financial technologies and tools for our business practice, along with other factors. The article analyzed and classified the financial risks of the port, proposed measures that would reduce the uncertainty of the results of operations.*

*Financial risk is one of the most difficult categories associated with the implementation of the economic activity, which owns such characteristics as economic nature, the objectivity of manifestation, the probability of realization, uncertainty of consequences, expected adverse effects, the variability of the level, subjectivity of assessment.*

*Reducing the uncertainty of the results of operations is achieved by creating a database and accumulating information on the state of the port's economic activities, analyzing the occurrence of financial risks and developing cycles to manage these risks.*

*Analysis and quantitative risk assessment are carried out both on the basis of calculation and analytical methods, and with the involvement of expert assessments. In this case, it is necessary to take into account a number of factors that are usually divided into fundamental, conjuncture and internal.*

*The main methods of risk management include: risk allocation, diversification, limitation, insurance, hedging, risk aversion, and others. Identification and assessment of the consequences of the impact of financial risks in the port will allow developing measures to minimize the level of loss associated with these types of risks.*

**Keywords:** *financial risks, risk analysis, management cycles, assessment methods, the uncertainty of consequences, economic activity.*

**Постановка проблеми.** На сучасному рівні розвитку економіки робота порту характеризується високим рівнем невизначеності динаміки основних факторів, що визначають її результати. Управління фінансовими ризиками порту являє собою специфічну сферу фінансового менеджмен-

ту, а саме процес передбачення й нейтралізації негативних фінансових наслідків пов'язаний з їхньою ідентифікацією, оцінкою, профілактикою і страхуванням. Фінансовий ризик, як і будь-який ризик, має математично виражену ймовірність настання втрати, що опирається на статистичні дані й

може бути розрахована з досить високою точністю. Ймовірність означає можливість одержання певного результату. Реалізація цілей і завдань управління ризиками покладається на менеджерів, які приступаючи до реалізації інвестиційних проектів, воліють прорахувати свої ризики і шанси, передбачити вузькі місця і спробувати знизити можливі негативні відхилення. Ці завдання вирішуються при створенні системи управління ризиками.

**Огляд останніх досліджень і публікацій.** В багатьох працях досліджуються види та різновиди ризиків. Деякі роботи присвячені питанням управління ризиками [7]. Питаннями аналізу та методам управління ризиками були присвячені роботи О.Н. Кібік [4], А.Ю. Харко [8]. Сучасна наукова думка на питання визначення та управління ризиками відображена в роботах М.Г. Лапуста, Л.Г. Шаршукова [5], Т. Бачкан, Д. Месена [1]. Базова методика оцінки економічного ризику підприємств розроблена в роботі Н.М. Внучкової [3]. Системою управління ризиками в морських портах В.Г. Чекаловець, Н.В. Ярова [9], М.Я. Постан, Т.В. Балановська [2]. Питанням управління ризиками в портах займалися і зарубіжні автори К. Button [11], Song Dong Wook [12] та інші.

**Завдання дослідження.** Метою даної статті є визначення сукупних практичних заходів, що дозволяють знизити невизначеність результатів діяльності, підвищити корисність реалізації інвестиційних проектів, знизити ціну досягнення мети. До числа основних завдань управління

ризиками в портовій діяльності належать:

- прогнозування прояви негативних факторів, що впливають на динаміку інвестиційного процесу;
- оцінка впливу негативних факторів на господарську діяльність і на результати реалізації інвестиційного проекту;
- розробка методів зниження ризиків інвестиційних проектів;
- створення системи управління ризиками в діяльності порту.

**Основний матеріал дослідження.** Фінансові ризики підприємства характеризуються великим різноманіттям і з метою здійснення ефективного управління ними класифікуються за основними ознаками. На сучасному етапі до числа основних видів фінансових ризиків порту можна віднести такі ризики як:

- ризик зниження фінансової стійкості (ризик порушення рівноваги фінансового розвитку). Цей ризик генерується недосконалістю структури капіталу (надмірною часткою використовуваних позикових засобів), що породжують незбалансованість позитивного і негативного грошових потоків порту за обсягами. Серед фінансових ризиків він є найнебезпечнішим;
- ризик неплатоспроможності (ризик незбалансованої ліквідності). Цей ризик генерується зниженням рівня ліквідності оборотних активів, що породжує розбалансованість позитивного і негативного грошових потоків в часі. За своїми фінансовими наслідками цей вид ризику також відноситься до числа найбільш небезпечних;

- інвестиційний ризик. Він характеризує можливість виникнення фінансових втрат у процесі здійснення інвестиційної діяльності порту. Відповідно до видів цієї діяльності розділяються і види інвестиційного ризику – ризик реального інвестування і ризик фінансового інвестування;

- інфляційний ризик. В умовах інфляційної економіки він виділяється в самостійний вид фінансових ризиків. Цей вид ризику характеризується можливістю знецінення реальної вартості капіталу (у формі фінансових активів порту), а також очікуваних доходів від здійснення фінансових операцій в умовах інфляції. Цей вид ризику в сучасних умовах носить постійний характер і супроводжує практично усі фінансові операції порту, у фінансовому менеджменті йому приділяється постійна увага;

- процентний ризик. Він складається з непередбаченої зміни процентної ставки на фінансовому ринку (як депозитної так і кредитної). Причиною виникнення даного виду фінансового ризику є зміна кон'юнктури фінансового ринку під впливом державного регулювання, зниження пропозиції вільних грошових ресурсів та інші фактори;

- валютний ризик. Цей вид ризику притаманний порту, що здійснює зовнішньоекономічну діяльність. Він виявляється в отриманні доходів не в повному обсязі в результаті безпосереднього впливу зміни обмінного курсу іноземної валюти, що використовується в зовнішньоекономічних операціях порту, на очікуванні грошові потоки від цих операцій;

- податковий ризик. Цей вид фінансового ризику має ряд проявів: імовірність появи нових видів податків і зборів; можливість збільшення рівня ставок діючих податків і зборів; зміна терміну і умов здійснення окремих податкових пільг у сфері господарської діяльності порту. Цей ризик впливає на результати портової фінансової діяльності;

- структурний ризик. Цей вид ризику генерується неефективним фінансуванням поточних витрат підприємства, що обумовлює високу питому вагу постійних витрат у загальній їх сумі. Високій коефіцієнт операційного левереджу при несприятливих змінах кон'юнктури портового ринку і зниженні валового обсягу позитивного грошового потоку за операційною діяльністю генерує значно більш високі темпи зниження суми чистого грошового потоку за цим видом діяльності;

- інші види ризиків. Група інших фінансових ризиків досить велика, але за імовірністю виникнення чи за рівнем фінансових утрат вона не настільки важлива для портів. До них відносяться ризики стихійних лих і інші «форс-мажорні ризики», що можуть призвести не тільки до втрати доходу, але і частини активів підприємства.

Управління фінансовими ризиками підприємства ґрунтується на визначених принципах, основними з яких є:

- свідоме прийняття ризиків. За окремими операціями після оцінки рівня ризику можна прийняти тактику «запобігання ризику», однак цілком виключити ризик з фінансової діяльності підприємства неможливо, тому

що фінансовий ризик – об'єктивне явище, властиве більшості господарських операцій портів;

- можливість управління прийнятими ризиками;

- незалежність управління окремими ризиками;

- можливість порівняння рівня прийнятих ризиків з рівнем прибутковості фінансових операцій: порт повинен приймати в процесі здійснення фінансової діяльності тільки ті види фінансових ризиків, рівень яких не перевищує відповідного рівня прибутковості за шкалою «прибутковість-ризик»;

- можливість порівняння рівня прийнятих ризиків з фінансовими можливостями порту. Очікуваний розмір фінансових втрат порту, що відповідає тому чи іншому рівню фінансового ризику, повинен відповідати тій частці капіталу що забезпечує внутрішнє страхування ризиків;

- економічність управління ризиками;

- врахування тимчасового фактору в процесі управління ризиками;

- врахування фінансової стратегії порту в процесі управління ризиками. Система управління фінансовими ризиками повинна базуватися на загальних критеріях обраної підприємством фінансової стратегії.

Система управління ризиками включає певні етапи. Етап прогнозування та ідентифікації ризиків. Цей етап заснований не тільки на вмінні передбачати і прораховувати можливий розвиток подій, пов'язаних з реалізацією підприємницької діяльності, а й на знанні структури, умінні ідентифікувати самі ризики. Знаючи про

можливості настання ризикових подій і маючи їх опис у класифікаторі за видами і базовими ознаками, можливо аналізувати і розробляти конкретні заходи, які спрямовані на зниження можливостей виникнення ризикових ситуацій або ослаблення їх наслідків в діяльності порту.

Після прогнозування та ідентифікації ризиків слід провести аналіз і кількісну оцінку ризиків. Він проводиться на основі розрахунково-аналітичних методів і з залученням експертних оцінок. При цьому необхідно враховувати ряд факторів, які прийнято поділяти на фундаментальні, кон'юнктурні і внутрішні.

Фундаментальні фактори ризиків визначаються на основі аналізу політичної, економічної і фінансово-кредитної політики, як окремих країн, так і світового співтовариства в цілому.

Кон'юнктурні фактори обумовлені наявністю мікросередовища, що безпосередньо впливає на діяльність порту. До внутрішніх факторів належать фактори, що характеризують інвестиційний потенціал порту. При цьому ризик може оцінюватись прямими і непрямими показниками. До прямих показників належать індекси зростання основних економічних характеристик (обсяг вантажопереробки, чистий прибуток та інші). Непрямі показники ризику використовуються в тому випадку, коли неможливо одержати значення прямих показників. До них можна віднести характеристики якісного стану капіталу (інтенсивність обороту активів, співвідношення позикових і власних коштів, ліквідність активів і тощо).

На третьому етапі необхідно вибрати метод управління ризиками. Їх прийнято розділяти залежно від природи ризиків:

- якщо параметри ризиків не залежать від дій менеджера (чисті ризики), управління ризиками орієнтовано на пом'якшення наслідків виникнення ризикових ситуацій;

- в інших випадках діяльність з управління ризиками спрямована на повне виключення або зниження можливості виникнення ризикових ситуацій (профілактика ризиків, тренінг, формування системи управління ризиками та інші).

Фінансовий ризик, як і будь-який ризик, має математично виражену ймовірність настання втрати, що опирається на статистичні дані й може бути розрахована з досить високою точністю. Щоб кількісно визначити величину фінансового ризику, необхідно знати всі можливі наслідки якої-небудь окремої дії та ймовірність самих наслідків. Ймовірність означає одержання певного результату. Ймовірність настання події може бути визначена об'єктивним методом або суб'єктивним. Об'єктивний метод визначення ймовірності заснований на обчисленні частоти, з якої відбувається дана подія. Суб'єктивний метод визначення ймовірності заснований на використанні суб'єктивних критеріїв, які ґрунтуються на різних припущеннях. До таких пропозицій можуть відноситися судження оцінюючого, його особистий досвід, оцінка експерта, думка фінансового консультанта тощо.

Величина ризику або ступінь ризику виміряється двома критері-

ями: середнє очікуване значення; мінливість можливого результату.

Дії по зниженню ризиків можуть здійснюватися по двох напрямках: запобігання й зниження ступеня впливу ризику на результати виробничо-фінансової діяльності порту. Під запобіганням ризику розуміється просте відмовлення від заходу, пов'язаного з ризиком. Однак запобігання ризику для порту найчастіше означає відмову від одержання прибутку.

Зниження ступеня ризику – скорочення ймовірності й обсягу втрат. При виборі конкретного засобу зменшення фінансового ризику порт повинен виходити з наступних принципів:

- не можна ризикувати більше, ніж це може дозволити власний капітал;

- треба думати про наслідки ризику;

- не можна ризикувати великим заради малого.

Реалізація першого принципу означає, що, перш ніж вкладати капітал, порт повинен визначити максимально можливий обсяг збитку по даному ризику, зіставити його з обсягом вкладеного капіталу, зіставити його з усіма власними фінансовими ресурсами й визначити, чи не призведе втрата цього капіталу до банкрутства порту.

Реалізація другого принципу вимагає, щоб порт, знаючи максимально можливу величину збитків, визначив, до чого вона може привести, яка ймовірність ризику, і прийняв би рішення про відмову від ризику (тобто від заходу), про прийняття ризику на свою відповідаль-

ність або про передачу ризику на відповідальність іншій особі.

Дія третього принципу особливо яскраво проявляється при передачі фінансового ризику. У цьому випадку він означає, що порт повинен визначити прийнятне для нього співвідношення між страховою премією й страховою сумою.

**Висновки.** З урахуванням розглянутих принципів в порту повинна формуватися спеціальна політика управління фінансовими ризиками.

Політика управління фінансовими ризиками являє собою частину загальної фінансової стратегії порту, що полягає в розробці системи заходів з нейтралізації можливих негативних фінансових наслідків ризиків, пов'язаних зі здійсненням різних аспектів фінансової діяльності.

Для зниження ступеня фінансового ризику в порту можуть застосовуватися різні способи:

- диверсифікація;
- придбання додаткової інформації про вибір і результати;
- лімітування;
- страхування;
- хеджування тощо.

Диверсифікація являє собою спосіб розподілу активів порту з наступним об'єднанням ризиків. Якщо в результаті непередбачених подій один вид діяльності порту буде збитковий, інші будуть приносити прибуток. Це врятує порт від банкрутства й дозволить продовжити функціонувати. Метод диверсифікації дозволяє знижувати виробничі, комерційні й інвестиційні ризики.

Керівник і спеціалісти порту іноді приймають рішення, коли результати невизначені й засновані на обмеженні інформації. Якби була б більш повна інформація, можна було б зробити кращий прогноз і знизити ризик. Інформація є дуже коштовним товаром для порту й вкладення капіталу в інформацію стає однією зі сфер портового підприємництва.

Лімітування – це встановлення ліміту, тобто граничних сум витрат, обсягів виробництва тощо.

Сутність страхування виражається в тім, що порт готовий відмовитися від частини доходів, аби тільки уникнути ризику до нуля. Фактично, якщо вартість страховки дорівнює можливому збитку, порт, не схильний до ризику, забажає застрахуватися так, щоб забезпечити повне відшкодування будь-яких фінансових втрат, які він може понести. Страхування фінансових ризиків є одним з найпоширеніших способів зниження його ступеня.

Хеджування ризику припускає, що дія, почата для зниження ризику зазнати збитків, одночасно призводить і до неможливості одержати додатковий дохід.

Таким чином, для досягнення більш ефективного результату варто використати не один, а сукупність методів зниження.

Дослідження ризикових заходів у портовій діяльності дозволяють зробити висновок, що оптимальний коефіцієнт ризику великих проектів становить 0,3, а коефіцієнт ризику, що призводить до банкрутства – 0,7 і більше.



### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бачкан Т., Месена Д. *Хозяйственные риски и методы их измерения*. М.: Экономика, 1979. 356 с.
2. Балановська Т.В., Постан М.Я. *Сучасні методи управління інвестиційними ризиками // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті, 2014. № 4 (49). С. 53-67.*
3. Внукова Н.М., Смоляк В.А. *Базова методика оцінки економічного ризику підприємств // Фінанси України, 2002. № 10. С. 15-19.*
4. Кібік О.Н. *Економіка портового господарства: Навчальний посібник*. Одеса: ОНМУ, 2004. 280 с.
5. Лануста М.Г. Шаршукова Л.Г. *Риски в предпринимательской деятельности*. М.: ИНФРА – М, 1998. 224 с.
6. Омельчук Е.С. *Риски в проектах государственно-частного партнерства транспортной инфраструктуры // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті, 2012, № 39 (2). С. 56-72.*
7. Примачев Н.Т., Примачева С.И. *Морские торговые порты в системе интермодальных транспортных сообщений*. Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований, 2001. 214 с.
8. Харко А.Ю., Харко В.Ю. *Риски в управлінні фінансовою діяльністю // Фінанси України, 2002. № 7. С. 79-84*
9. Хохлов Н.В. *Управление риском: Учебное пособие для вузов*. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 1999. 268 с.
10. Чекаловец В.И., Яровая Н.В. *Развитие систем управления морскими портами Украины // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие*. Киев ИКТП-Центр, 1997. С. 118-131.
11. Button K. *The economics of port pricing // Maritime Policy and Management, 1979. № 6. P. 201-207.*
12. Song Dong -Wook, Ki-Tae Yeo. *A competitive Analysis of Chinese Container Ports Using the Hierarchy Process // Maritime economics and logistics, 2004. № 4. P. 34-52.*

### REFERENCES

1. Bachkan, T., Mesena, D. (1979). *Hozyajstvennye riski i metody ih izmereniya [Business risks and their measurement methods]*. M.: Ekonomika, 356 [in Russian].
2. Balanovs'ka, T.V. & Postan, M.YA. (2014). *Suchasni metody upravlinnya investicijnimi rizikami [Modern methods of investment risk management]*. *Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transport – Development of management and entrepreneurship methods on transport*, № 4 (49), 53-67 [in Ukrainian].
3. Vnukova, N.M. & Smolyak, V.A. (2002). *Bazova metodika ocinki ekonomichnoho riziku pidpriemstv [Basic methodology for assessing the*

- economic risk of enterprises]. Finansi Ukraïni – Finance of Ukraine. № 10, 15-19. [in Ukrainian].*
4. Kibik, O.N. (2004) *Ekonomika portovogo gospodarstva [The economy of the port activity]. Odesa: ONMU, 280 [in Ukrainian].*
  5. Lapusta, M.G. & Sharshukova, L.G. (1998). *Riski v predprinimatel'skoj deyatel'nosti [Risks in entrepreneurship]. M.: INFRA – M, 224 [in Russian].*
  6. Omel'chuk, E.S. (2012). *Riski v proektah gosudarstvenno-chastnogo partnerstva transportnoj infrastruktury [Risks in projects of public-private partnership of transport infrastructure]. Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transport – Development of management and entrepreneurship methods on transport. № 39 (2), 56-72 [in Russian].*
  7. Primachev, N.T. & Primacheva, S.I. (2001). *Morskie torgovye porty v sisteme intermodal'nyh transportnyh soobshchenij [Sea trade ports in the intermodal transport system]. Odessa: Institut problem rynku i ehkonomiko-ehkologicheskikh issledovanij – Institute of Market Problems and Economic and Environmental Research, 214 [in Russian].*
  8. Harko., A.Yu. & Harko, V.Yu. (2002). *Riziki v upravlinni finansovoyu diyal'nisty [Risks in the management of financial activities]. Finansi Ukraïni – Finance of Ukraine, № 7, 79-84 [in Ukrainian].*
  9. Hohlov, N.V. (1999). *Upravlenie riskom – Risk management. M.: YUNITI-DANA, 268 [in Russian].*
  10. Chekalovec, V.I. & Yarovaya, N.V. (1997). *Razvitie sistem upravleniya morskimi portami Ukrainy – Development of Ukrainian sea ports management systems. Transportnyj kompleks Ukrainy: ehkonomika, organizaciya, razvitie – Transport complex of Ukraine: economy, organization, development. Kiev IKTP – Centr, 118-131 [in Russian].*
  11. Button, K. (1979). *The economics of port pricing. Maritime Policy and Management. № 6, 201-207 [in English].*
  12. Song Dong –Wook & Ki-Tae Yeo (2004). *A competitive Analysis of Chinese Container Ports Using the Hierarchy Process. Maritime economics and logistics – № 4, 34-52. [in English].*

*Стаття надійшла до редакції 12.02.2019*

Посилання на статтю: Версанова Г.А. Управління фінансовими ризиками порту // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2019. №1. С. 137-146. DOI: 10.31375/2226-1915-2019-1-137-146.

Reference a JournalArtic: Versanova G.A. (2019). Port's financial risks management. Development of management and entrepreneurship methods on transport, 137-146. DOI: 10.31375/2226-1915-2019-1-137-146.