

їнські порти і термінали (34,9 %), термінали Румунії (10,3 %), Болгарії (6,1 %) і Туреччини (5,0 %)[6]. Отже, у вибірку країн запропоновано включити Україну, Росію, Болгарію, Румунію та Грузію, аналіз яких з позиції ключових портових підприємств дозволив сформулювати їх вибірку для проведення оцінки інтегрального рівня конкурентоспроможності.

Висновок або наукова новизна. Таким чином, в статті отримав розвиток науково-методичний підхід до оцінки рівня конкурентоспроможності підприємств портового господарства України на основі застосування методики інтегрального оцінювання. Подальше практичне застосування запропонованого методичного інструментарію дозволить проводити рейтингову оцінку діяльності морських портів України з позиції їх конкурентних переваг щодо основних портів-конкурентів, що входять до Азовсько-Чорноморського басейну. Розрахунок інтегральних оцінок дозволить виявити не тільки сильні сторони функціонування морських портів, однак, окреслити вузькі місця в формуванні їх конкурентного потенціалу.

Перелік посилань:

1. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: монографія; за заг. ред. О. М. Котлубая. – Одеса : ІПРЕД НАН України, 2011. – 427 с.
2. Примачев Н. Т. Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса/ Н. Т. Примачев. – Одесса : ОНМА, 2009. – 258 с.
3. Захарова О.В. Методичні особливості використання узагальнюючих показників для оцінки і аналізу рівня розвитку національних транспортних систем/ О.В. Захарова// Вісник Хмельницького національного університету. - №2, Т.1(148). – Хмельницький, 2010. - С. 198-202.
4. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України : аналітична доповідь / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, А. В. Шевченко та ін. – К. : Фенікс, 2016. – 68 с.
5. «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>
6. «Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави». Аналітична записка /А. Филипенко // Національний інститут стратегічних досліджень. - Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/832/>

Стаття надійшла: 09.06.2017 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.

Рецензент: д.е.н., проф. Чентуков Ю.І. (Маріупольський державний університет)



УДК 656.07:338.515

JEL Classification: M 21

АНАЛІЗ ФОРМУВАННЯ ТА РОЗПОДІЛУ ПРИБУТКУ ДЕРЖАВНИХ ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Щербина В.В., к.е.н., доцент

Одеський національний морський університет

Анотація. В роботі досліджено фактори, що впливають на прибуток підприємств портової діяльності, проведено аналіз формування та розподілу їх прибутку. Предметом дослідження є прибуток підприємств портової діяльності. Метою статті є проведення аналізу формування та розподілу прибутку підприємств портової діяльності у сучасних умовах для розробки у подальшому ефективного механізму управління прибутком підприємств портової діяльності. В ході дослідження використовувалися методи аналізу, синтезу, загальної теорії статистики.

Для того, щоб управляти прибутком підприємств портової діяльності необхідно розкрити механізм його формування та розподілу, визначити вплив та частку кожного фактору. Вивчення факторів, що впливають на прибуток, є необхідним, тому що це дозволяє не тільки оцінити їх вплив, а й на основі виявлених залежностей здійснювати прогнози змін прибутку в майбутньому.

В результаті проведеного дослідження були виявлені основні фактори, що впливають на прибуток підприємств портової діяльності. Найбільш вагомим є вантажообіг, тому з метою управління прибутком необхідно здійснювати аналіз динаміки та структури вантажообігу. В дослідженні розгля-

нута динаміка чистого прибутку державних портових операторів України, проведено аналіз формування та розподілу прибутку п'яти найбільших з них.

В ході дослідження виявлено, що управляти формуванням прибутку підприємств портової діяльності означає управляти обсягом вантажів, що обробляються підприємством, ціною на послуги з перевантаження та зберігання вантажів, здійснювати діяльність з найменшими витратами.

Отримані результати дослідження можуть бути використані для розробки ефективного механізму управління прибутком або методичних основ оцінки підприємств портової діяльності.

Ключові слова: прибуток, підприємства портової діяльності, управління прибутком, фактори впливу на прибуток, формування прибутку, розподіл прибутку.

ANALYSIS OF FORMATION AND DISTRIBUTION OF PORT ACTIVITY ENTERPRISES PROFIT

Veronika Shcherbyna, PhD in Economics, Associate Professor
Odesa National Maritime University

Summary. Factors affecting the profit of the port activity enterprises are investigated, the analysis of formation and distribution of their profit is made in the paper. The subject of the study is the port activity enterprises profit. The purpose of the article is to analyze the formation and distribution the port activity enterprises profit in modern conditions for the development in the future of an effective mechanism for managing the port activity enterprises profit. During the research methods of analysis, synthesis, general theory of statistics were used.

In order to manage the port activity enterprises profit, it is necessary to disclose the mechanism of its formation and distribution, to determine the influence and share of each factor. The study of the factors influencing the profit is necessary, as it allows not only to assess their influence but also to make forecasts of changes in profit in the future on the basis of the revealed dependencies.

As a result of the study, the main factors affecting the port activity enterprises profit were identified. The most significant is the cargoes turnover, therefore, in order to manage profit, it is necessary to analyze the dynamics and structure of cargoes turnover. The study examined the dynamics of net profit of state port operators of Ukraine, analyzed the formation and distribution of profits of the five largest of them.

In the course of the study it was revealed that managing the formation of port activity enterprises profit means managing the volume of cargoes handled by the enterprise, at the cost of services for reloading and storing cargo, and carry out activities at the lowest cost.

The obtained research results can be used to develop an effective profit management mechanism or methodological basis for assessing port enterprises.

Keywords: profit, port activity enterprises, profit management, factors of influence on profit, profit formation, profit distribution.

Постановка проблеми. Важливою умовою формування механізму управління прибутком підприємства портової галузі є проведення аналізу його прибутку. Прибуток підприємства портової діяльності – це найважливіший показник, що характеризує його основну діяльність, відображає фінансові результати його діяльності, є основним джерелом розвитку підприємства. Саме тому аналіз формування та розподілу прибутку підприємства портової діяльності в сучасних умовах є актуальним та необхідним для подальшого розвитку портової галузі. Від ефективного механізму управління прибутком, який базується на аналізі формування та розподілу прибутку, залежить успішне функціонування портових підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні і практичні аспекти категорії прибутку, проблеми управління та формування прибутку досліджували відомі світові вчені І.А. Бланк, Дж. М. Кейнс, Д. Рікардо, П. Самуельсон, А. Сміт, Й. Шумпетер та інші. Питанням управління та аналізу прибутку підприємств морського транспорту приділено увагу в роботах Б.В. Буркинського, Н.Г. Гребенник, В.В. Жихарєвої, О.М. Кібік, О.М. Котлубая, Г.С. Махуренко, М.Я. Постана, Н.Т. Прімачева, Ю.В. Хаймінової, В.Г. Чекаловця.

Невирішені складові загальної проблеми. Внесок зазначених вчених у вирішення проблем підвищення прибутковості підприємств портової діяльності є досить вагомим, проте на сьогодні існує необхідність пошуку більш ефективних підходів та методів управління прибутком, проведення аналізу формування та розподілу прибутку портових підприємств, це пов'язано зі зміною сучасних умов господарювання підприємств портової діяльності.

Формулювання цілей статті. Основна мета дослідження полягає у аналізі формування та розподілу прибутку підприємств портової діяльності у сучасних умовах для розробки у подальшому ефективного механізму управління прибутком підприємств портової діяльності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ефективний механізм управління прибутком підприємства дозволяє в повному обсязі реалізувати поставлені перед ним цілі і завдання, сприяє результативному здійсненню функцій цього управління. Важливою складовою частиною механізму управління прибутком підприємства є системи і методи її аналізу. Аналіз прибутку являє собою процес дослідження умов і результатів його формування і використання з метою виявлення резервів подальшого підвищення ефективності управління нею на підприємстві [1].

Для того, щоб управляти прибутком підприємств портової діяльності необхідно розкрити механізм його формування та розподілу, визначити вплив та частку кожного фактору. Вивчення факторів, що впливають на прибуток, є необхідним, тому що це дозволяє не тільки оцінити їх вплив, а й на основі виявлених залежностей здійснювати прогнози змін прибутку в майбутньому.

Об'єктом особливої уваги на будь-якому підприємстві є валовий прибуток, тому що його розмір включає прибуток від реалізації. Основну частину прибутку підприємства портової діяльності одержують від надання послуг з навантажувально-розвантажувальних робіт (НРР) та інших. Валовий прибуток портових операторів залежить від таких факторів: обсягу вантажообігу та його структури, собівартості і рівня акордних ставок (табл. 1).

Основним чинником, що впливає на прибуток підприємств портової діяльності, є вантажообіг, тому з метою управління прибутком необхідно здійснювати аналіз динаміки та структури вантажообігу. Збільшення обсягу перевантажених вантажів приводить до пропорційного збільшення прибутку, зменшення вантажообігу – до зниження прибутку. Структура вантажообігу також може по-різному впливати на суму прибутку. Якщо збільшиться частка високотарифних вантажів в загальному обсязі вантажообігу, то сума прибутку зростає, і навпаки, при збільшенні частки низькотарифних, сума прибутку зменшиться [2-5].

Таблиця 1-Фактори впливу на суму валового прибутку підприємства портової діяльності

Фактор	Характер впливу
Обсяг вантажів	Збільшення обсягу перевантажених вантажів приводить до пропорційного збільшення прибутку, зменшення вантажообігу – до зниження прибутку.
Структура вантажообігу	Може здійснювати як позитивний, так і негативний вплив на суму прибутку: при збільшенні частки високотарифних вантажів в загальному обсязі вантажообігу сума прибутку зростає, і навпаки, при збільшенні частки низько тарифних вантажів, сума прибутку зменшиться.
Собівартість	Собівартість перевантажувальних робіт та прибуток знаходяться в обернено пропорційній залежності: зниження собівартості перевантажувальних робіт сприяє зростанню величини прибутку, і навпаки
Рівень акордних ставок	Зміна рівня акордних ставок і величина прибутку перебувають у прямо-пропорційній залежності: при збільшенні рівня акордних ставок сума прибутку зростає, і навпаки (при умові, що вантажообіг не змінюється)

Собівартість НРР та прибуток перебувають в обернено-пропорційній залежності: зниження собівартості перевантаження сприяє зростанню суми прибутку, і навпаки. Зміна рівня акордних ставок і величина прибутку перебувають у прямо-пропорційній залежності: при збільшенні рівня акордних ставок сума прибутку зростає, і навпаки [2, 4].

Найважливішим чинником стимулювання підприємницької діяльності, основним джерелом економічного та соціального розвитку підприємств і держави є чистий прибуток [6].

Динаміка чистого прибутку державних портових операторів в 2015-2016 рр. за даними Міністерства інфраструктури [3] наведена в табл. 2.

Виходячи з наведених в табл. 2 даних більшість портових операторів мають тенденцію до зниження чистого прибутку протягом аналізованого періоду, три державних оператора мають збиток в 2016 році – це ДП «Скадовський МТП», ДП «Ренійський МТП», ДП «Білгород-Дністровський МТП». Позитивну динаміку зростання прибутку мають ДП «Ізмаїльський МТП» та ДП «Миколаївський МТП», які збільшили свій прибуток на 112,3 % та 143 % відповідно, причому прибуток ДП «Миколаївський МТП» виріс майже в 2,5 рази.

Таблиця 2 - Динаміка чистого прибутку державних портових операторів за 2015-2016 рр., тис. грн.

Державний портовий оператор	2015	2016	У % до 2015
ДП «Бердянський МТП»	217702	196685	90,3
ДП «Білгород-Дністровський МТП»	3605	-16644	-
ДП «Ізмаїльський МТП»	49778	105684	212,3
ДП «Маріупольський МТП»	516492	374127	72,4
ДП «Миколаївський МТП»	6644	16202	243,9
ДП «Одеський МТП»	360853	283114	78,5
ДП «Ренійський МТП»	-6848	-15312	-
ДП «Скадовський МТП»	-4065	-3655	-
ДП «Стивідорна компанія Ольвія»	187400	132236	70,6
ДП «Усть-Дунайський МТП»	897	299	33,3
ДП «Херсонський МТП»	44172	16319	36,9
ДП «МТП Чорноморськ»	522492	182876	35,0
ДП «МТП Южний»	772682	580713	75,2

Лідером серед державних портових операторів в 2016 році не тільки за обсягом вантажообігу, але й за сумою чистого прибутку залишається ДП «МТП Южний», однак протягом розглянутого періоду його прибуток скоротився на 24,8 %. Зменшення суми чистого прибутку портового оператора пов'язане зі зменшенням обсягів вантажообігу, зниженням акордної ставки на переробку залізничної сировини та скороченням доходів від роботи портофлоту, збільшенням витрат на оплату праці, охорону праці та навколишнього середовища, сплати сервіту (плата за користування причалами, які знаходяться у власності АМПУ).

Особливістю діяльності деяких державних портових операторів є те, що вони отримують доходи не від основної операційної діяльності – перевантажувальних робіт, а від інших видів діяльності (платежі від операційної оренди причалів та портової техніки, послуг зі зберігання вантажів, консультативних та інформаційних послуг тощо). Так в портах Одеса та Миколаїв державний оператор не здійснює навантажувально-розвантажувальних робіт, прибуток підприємства отримують від іншої діяльності.

Проведемо аналіз формування та розподілу прибутку п'яти найбільших державних портових операторів.

На формування прибутку як фінансового показника роботи підприємства, що відбивається в бухгалтерському обліку, в офіційній звітності суб'єктів господарювання, впливає встановлений порядок визначення фінансових результатів діяльності; обчислення собівартості продукції (робіт, послуг); загальногосподарських витрат; визначення прибутків (збитків) від фінансових операцій, іншої діяльності. Отже, на формування абсолютної суми прибутку підприємства впливають: результати, тобто ефективність його фінансово-господарської діяльності; сфера діяльності; галузь господарства; установлені законодавством умови обліку фінансових результатів [7].

Схема формування прибутку підприємств портової діяльності з урахуванням специфіки галузі наведена на рис. 2. Як видно з рис. 2 державні підприємства портової діяльності відраховують 75 % чистого прибутку до державного бюджету згідно з Постановою Кабміну України від 30.12.2015 №1156 з 6 січня 2016 року.

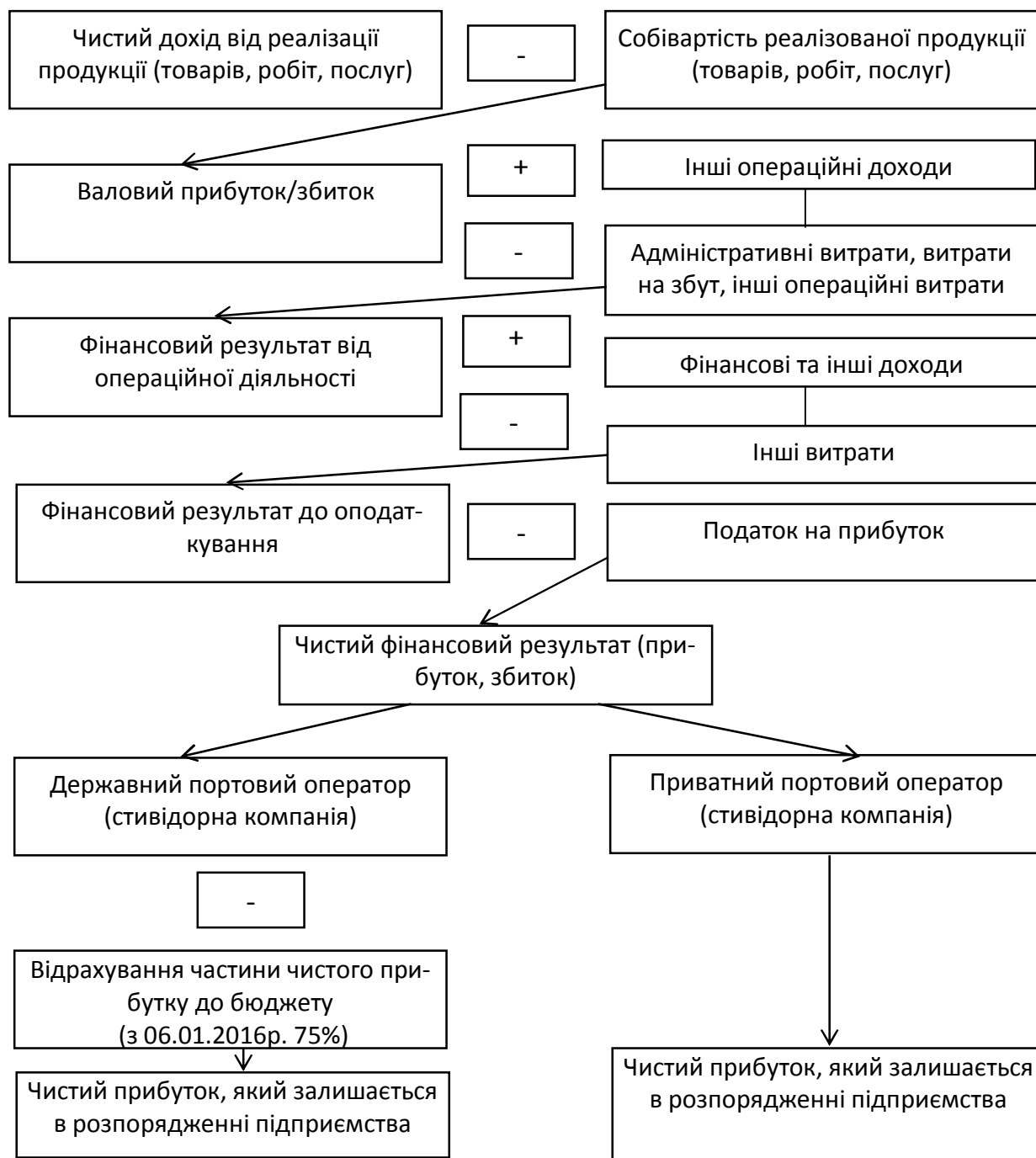


Рисунок 2 - Схема формування прибутку підприємств портової діяльності

У зв'язку з цим, розвиток портової інфраструктури державних підприємств портової діяльності залежить від держави та потребує її підтримки. Крім того, можливість подальшого розвитку також залежить від можливостей залучити кошти інвесторів. Для цього необхідно використовувати сучасні концепції та економічні механізми управління відповідно до тенденцій розвитку портової галузі.

Управління прибутком підприємств портової галузі безпосередньо впливає на структуру його капіталу. Зростання прибутку дозволяє збільшити величину власного капіталу портового оператора, підвищити його фінансову стійкість, що позитивно ві-

дображається на структурі всього капіталу підприємства та робить його інвестиційно привабливим.

Формування чистого прибутку державних портових операторів України наведено в табл. 3.

Таблиця 3 – Формування чистого прибутку державних портових операторів України в 2016 р., тис. грн.[8]

Показники	ДП «МТП Южний»	ДП «Маріупольський МТП»	ДП «Одеський МТП»	ДП «Бердянський МТП»	ДП «МТП Чорноморськ»
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	1751589	1036036	527399	533143	1125855
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	841508	682707	188151	291699	891758
Валовий прибуток/збиток	910081	338469	339248	241444	234097
Адміністративні витрати	100687	18386	31850	11936	44179
Витрати на збут	12030	831	0	8	728
Інші операційні доходи	311656	458304	356408	51468	130139
Інші операційні витрати	382343	300893	254153	67746	124777
Фінансовий результат від операційної діяльності	726677	491523	409653	213222	194552
EBITDA	848938	560442	432109,4	226920	273390
Рентабельність EBITDA	48,5	54,1	81,9	42,6	24,3
Інші фінансові доходи	-	-	9492	30020	37994
Інші доходи, усього	201	1333	1630	1061	3484
Інші витрати, усього	205	28370	20693	1528	273
Фінансовий результат до оподаткування	726673	464479	400082	242775	235757
Витрати з податку на прибуток	145960	90352	96886	46090	52881
Чистий фінансовий результат	580713	374127	303196	196685	182876

Так з п'яти державних портових операторів найбільші значення чистого доходу від реалізації та чистого прибутку у ДП «МТП Южний». На другому місці за сумою чистого доходу від реалізації знаходиться ДП «МТП Чорноморськ», однак за показником чистого прибутку підприємство посідає останнє місце. Це пов'язано з високими витратами підприємства, ДП «МТП Чорноморськ» має найвищу з п'яти портових операторів собівартість реалізованої продукції.

За абсолютною сумою прибутку важко зробити висновок про рівень ефективності господарської діяльності підприємств, тому необхідно проаналізувати показник рентабельності EBITDA. Цей показник зручний при порівнянні фінансових показників підприємств однієї галузі та показує прибутковість підприємства до виплати податків. Найвищий показник рентабельності EBITDA у ДП «Одеський МТП» - 81,9 %, що свідчить про високу частку прибутку портового оператора в чистому доході від реалізації. Таким чином серед розглянутих підприємств ДП «Одеський МТП» має найвищу прибутковість реалізованої продукції, однак слід зазначити, що саме цей державний портівий оператор не здійснює навантажувально-розвантажувальних робіт, тобто одержує

прибуток не від основної традиційної діяльності. Найменше значення показника рентабельності EBITDA у ДП «МТП Чорноморськ» - 24,3 %, оскільки підприємство має досить високий чистий дохід від реалізації та найвищу собівартість продукції, яка спричиняє зменшення прибутку. Якщо порівнювати ці підприємства за сумою чистої рентабельності, то ситуація буде аналогічна, найвище значення показника у ДП «Одеський МТП» 57,5 %, найменше – 16,2 % у ДП «МТП Чорноморськ».

У системі управління прибутком підприємства його формування являє найбільш відповідальний етап. Процес планування прибутку являє собою процес розроблення системи заходів щодо його формування в необхідному обсязі, а також розподіл і ефективне використання відповідно до завдань розвитку підприємства в майбутньому періоді. Розподіл прибутку – процес направлення прибутку в бюджет. Розподіл чистого прибутку розглядається за трьома напрямками: на користь держави, на користь підприємства, на користь власників [9].

Розподіл прибутку є процесом спрямованим на його майбутнє використання відповідно до цілей і задач розвитку підприємства. Процес розподілу прибутку на підприємстві включає ряд завдань розв'язок яких дозволяє забезпечити стабільність прибутковості та отримання максимальної вартості підприємства, використання реальних можливостей концепції потужностей з метою створення потенціалу розвитку [10].

На підприємствах портової діяльності розподілу підлягає чистий прибуток, а саме прибуток, що залишився в розпорядженні портового оператора після сплати всіх податків та інших обов'язкових платежів. Розподіл чистого прибутку державних портових операторів України в 2016 р. наведений в табл. 4.

Таблиця 4 – Розподіл чистого прибутку державних портових операторів України в 2016 р., тис. грн. [8]

Показники	ДП «МТП Южний»	ДП «Маріупольський МТП»	ДП «Одеський МТП»	ДП «Бердянський МТП»	ДП «МТП Чорноморськ»
Залишок нерозподіленого прибутку (непокритого збитку) на початок звітного періоду	25 480	403 027	609 571,2	44 682,0	130 512,0
Нараховані до сплати відрахування частини чистого прибутку, усього, у тому числі:	(456808)	(280595)	(197 968,2)	(156 781,0)	(137 157,0)
державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями до державного бюджету	(456808)	(280595)	(197 968,2)	(156 781,0)	(137 157,0)
Перенесено з додаткового капіталу	28364	-	-	-	-
Розвиток виробництва	(139643)	(218000)	-	(23 942,0)	(182 359,0)
Резервний фонд	-	(10 000)	-	-	-
Інші фонди	(5 473)	(42 272)	-	(15 962,0)	(17 155,0)
Інші цілі	(2248)	26628	(107584,0)	16 731,0	23 283,0
Залишок нерозподіленого прибутку (непокритого збитку) на кінець звітного періоду	30385	252915	607215,0	61 413,0	0,0

Отже, ДП «Одеський МТП» не розподіляв в 2016 році прибуток у резервні та інші фонди, тому сума його нерозподіленого прибутку найбільша серед інших підприємств. На другому місці за сумою нерозподіленого прибутку ДП «Маріупольський МТП», однак на відміну від Одеського оператора Маріупольський розподіляє кошти на розвиток виробництва, резервний та інший фонди, і має при цьому високий чистий

прибуток. Також слід зазначити, що ДП «МТП Чорноморськ» повністю розподілив всю суму чистого прибутку у 2016 році.

Висновки. Таким чином, проведений аналіз дозволив виявити фактори впливу на прибуток підприємств портової діяльності, отже управляти прибутком підприємств портової діяльності означає управляти обсягом вантажів, що оброблюються підприємством, ціною на послуги з перевантаження та зберігання вантажів, здійснювати діяльність з найменшими витратами.

Також в ході дослідження було встановлено, що в Україні є державні портові оператори, які не здійснюють навантажувально-розвантажувальних робіт та одержують прибуток від іншої діяльності, серед них ДП «Одеський МТП» та ДП «Миколаївський МТП».

Рациональне управління прибутком сприяє зростанню обсягів вантажообігу, підвищенню якості наданих портовим оператором послуг, залученням інвесторів до розвитку портової інфраструктури. Важлива роль прибутку в діяльності підприємств, включаючи й портових операторів, обумовлена механізмом його розподілу, тієї частини, що залишається в розпорядженні підприємства й використовується як основне джерело коштів, що спрямовуються на розвиток самого підприємства, портової інфраструктури, що в свою чергу, сприяє розвитку портової галузі.

Перелік посилань:

1. Іванченко Д.Ф. Організаційно-економічний механізм управління операційним прибутком підприємства [Текст]: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / Д.Ф. Іванченко; Одес. нац. екон. ун-т. - Одеса, 2016. – 20 с.
2. Кравченко А.В. Развитие бизнес-процессов в портовой деятельности / А.В. Кравченко// Развитие методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць.- Одеса: ОНМУ, 2010. - Вип. 28. - С. 47-61.
3. Матвієнко М.В. Основи економіки морського транспорту: Навчальний посібник / М.В.Матвієнко, Ю.О. Наврозова, В.В. Щербина. – Одеса: ОНМУ, 2010. – 560 с.
4. Підвищення ефективності діяльності та конкурентоспроможності підприємств моргосподарського комплексу України: монографія / [В.В. Жихарева, Н.В. Дубовик, Ю.О. Наврозова та ін.]. – Одеса: Купрієнко С.В., 2016. – 239 с.
5. Экономика морского транспорта: Учебник / [Жихарева В.В., Котлубай А.М., Кибик О.Н. и др.]; под ред. В.В. Жихаревой. – Х.: «БУРУН КНИГА», 2012. – 480 с.
6. Грінченко О.М. Аналіз впливу факторів на прибуток підприємства / О.М. Грінченко// [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/15_NNM_2012/Economics/10_111371.doc.htm
7. Бланк И.А. Управление прибылью [Текст] / И.А. Бланк. – Киев: Ника-Центр, 2007. – 768 с.
8. Звіти про виконання фінансового плану підприємств, що підпорядковані Міністерству інфраструктури України за 2016 рік та пояснювальні записки до них [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/28704.html>
9. Мізюк Б. М. Процес формування та розподілу прибутку на підприємстві (на прикладі ЛДОНКК) / Б. М. Мізюк, Г. С. Пенцак // Торгівля, комерція, підприємництво. - 2011. - Вип. 12. - С. 95-98. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Torg_2011_12_24.
10. Дем'янченко А. Г. Дослідження ефективності діяльності державних і приватних стивідорів у морських портах України / А. Г. Дем'янченко // Бізнес Інформ. - 2016. - № 2. - С. 178-184. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2016_2_26.

Стаття надійшла: 11.06.2017 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.

Рецензент: д.е.н., проф. Махуренко Г.С. (Одеський національний морський університет)

