



УДК 379.857

JEL Classification: L8

Наталя Логунова

Керченський державний морський технологічний університет,  
вул. Орджонікідзе, 82, м. Керч, 98309, Україна

*e-mail: natalya\_logunova@mail.ru*

*к.е.н., доцент, кафедра економіки підприємства*

## ДЕТЕРМІНАНТИ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ УКРАЇНИ В КРУЇЗНОЇ ІНДУСТРІЇ

*Анотація.* У статті визначені конкурентні переваги, що формують потенціал України в круїзної індустрії на підставі теоретичних положень М. Портера. Встановлено, що даний сектор економіки має потужний інноваційний потенціал, що є основою для отримання національних конкурентних переваг. Представлені основні детермінанти конкурентних переваг круїзної індустрії, до яких належать: умови для факторів, стан попиту, споріднені та підтримуючі галузі, стратегія, структура і суперництво фірм. В загальну систему детермінант додані її сполучні компоненти, що побічно визначають результативність круїзного бізнесу: державні органи влади транснаціональні корпорації (круїзні оператори), місцеві органи влади, освітні структури. В рамках ефективного функціонування системи виділені її ключові складові, які утворюють певну ланцюг елементів, тісно взаємопов'язаних між собою.

*Ключові слова:* круїзна індустрія, конкурентні переваги, детермінанти, чинники, результативність.

Наталя Логунова

## ДЕТЕРМИНАНТЫ КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ УКРАИНЫ В КРУИЗНОЙ ИНДУСТРИИ

*Аннотация.* В статье определены конкурентные преимущества, формирующие потенциал Украины в круизной индустрии на основании теоретических положений М. Портера. Установлено, что данный сектор экономики, имеет мощный инновационный потенциал, являющийся основой для получения национальных конкурентных преимуществ.

Представлены основные детерминанты конкурентных преимуществ круизной индустрии, к которым относятся: условия для факторов, состояние спроса, родственные и поддерживающие отрасли, стратегия, структура и соперничество фирм. В общую систему детерминант добавлены её связующие компоненты, косвенно определяющие результативность круизного бизнеса: государственные органы власти транснациональные корпорации (круизные операторы), местные органы власти, образовательные структуры. В рамках эффективного функционирования системы выделены её ключевые составляющие, которые образуют определенную цепь элементов, тесно взаимосвязанных между собой.

**Ключевые слова:** круизная индустрия, конкурентные преимущества, детерминанты, факторы, результативность.

**Natalia Logunova**

Kerch State Maritime Technological University,  
Ordzhonikidze str., 82, Kerch, 98309, Ukraine  
*e-mail: natalya\_logunova@mail.ru*  
*PhD, Assoc Prof., Department of Economics of Enterprise*

## **DETERMINANTS OF COMPETITIVE ADVANTAGE IN THE CRUISE INDUSTRY OF UKRAINE**

**Abstract.** *In the article are determined the competitive advantages that form the potential of Ukraine in the cruise industry on the basis of theoretical assumptions Porter. Estimated that this sector of the economy has a strong innovative capacity, which is the basis for national competitive advantage. The main determinants of competitive advantage of cruise industry, which include: the conditions for the factors, the state of demand, related and supporting industries, strategy, structure and rivalry between firms. In the overall system determinants added her binders, indirectly determining the impact of cruise business: public authorities, transnational corporations (cruise operators), local government, and educational structures. As part of the effective operation of system its key components are identified, that form a definite chain of elements which are closely interrelated.*

**Keywords:** *cruise industry; competitive advantages; determinants; factors; effectiveness.*

**Постановка проблемы.** Неуклонный рост влияния туристских услуг, а среди них и круизных, на социально-экономическое положение стран и регионов является одной из наиболее значительных, постоянных и долгосрочных тенденций, сопровождающих формирование и развитие мирового хозяйства. Только за последние пять лет темп роста доходов от развития круизного туризма в Европе составил 153,75%, а количество туристов, отправившихся в круиз, увеличилось на 2,74 млн. чел.

В Украине, благодаря уникальному сочетанию климатических и геополитических условий, наличию рекреационного и историко-культурного потенциала, есть все предпосылки для организации и развития круизного бизнеса. Однако, имеющийся ресурсный потенциал практически не используется, а состояние и результативность развития круизной индустрии не только отстаёт от передовых стран мира, но и не соответствует требованиям современного общества, являющегося потенциальным равноправным членом европейского и мирового сообществ.

**Анализ последних исследований и публикаций.** В последнее десятилетие вопросам развития круизного туризма уделяли внимание как отечественные, так и зарубежные ученые. Наиболее полно данная проблема получила своё отражение в работах И. Голубковой [1], В. Жихаревой [2], Н. Пересыпкиной [3], Ю. Михайловой [4]. История возникновения круизов и тенденции развития круизной индустрии рассмотрены в работах Л. Паладича [5], Н. Зацепиной [6], О. Ляховской [7]. Вместе с тем, в представленных работах не уделено внимания стратегии развития отрасли, нет обоснования необходимости формирования отечественного круизного турпродукта как одного из важных источников экономического роста, способствующего наиболее полному использованию ресурсного потенциала Украины.

**Целью статьи** является выявление конкурентных преимуществ Украины в сфере развития круизного бизнеса на основании теоретических положений М. Портера.

**Основной материал.** В разработке методов управления индустрией туризма в той или иной стране существенная роль принадлежит теории конкурентных преимуществ. В

историческом аспекте теория конкурентных преимуществ пришла на смену теориям абсолютных и сравнительных преимуществ, основы которых были заложены в XVIII в. А. Смитом [8] и Д. Рикардо [9]. Наиболее полно концепция конкурентных преимуществ раскрывается в работах М. Портера [10], в которых ученый вводит понятие конкурентоспособности страны. Именно национальная конкурентоспособность, с его точки зрения, определяет успех или неудачу в конкретных отраслях производства и то место, которое страна занимает в системе мирового хозяйства.

Опираясь на теоретические положения ведущих экономистов и сопоставляя имеющийся ресурсный потенциал Украины, были определены конкурентные преимущества, формирующие потенциал Украины в кризисной индустрии. Следует отметить, что актуальность развития кризисной индустрии усиливается тем обстоятельством, что данный сектор экономики, представляющий собой межотраслевой комплекс, который охватывает практически все сферы экономики и оказывает стимулирующее влияние на их развитие, имеет мощный инновационный потенциал, являющийся основой для получения национальных конкурентных преимуществ.

За базу исследования была принята концепция «Национального ромба» М. Портера, которая заложила фундамент для выявления конкурентных преимуществ Украины в сфере кризисного бизнеса и позволила выделить наиболее важные факторы, способствующие экономическому росту как отраслей и предприятий, задействованных в кризисной индустрии, так и страны в целом.

Основные детерминанты конкурентных преимуществ кризисной индустрии представлены на рис. 1.

Рассмотрим составляющие каждой грани ромба более подробно.

#### 1. Условия для факторов.

Традиционно в экономической литературе выделяют три фактора: труд, земля и капитал.

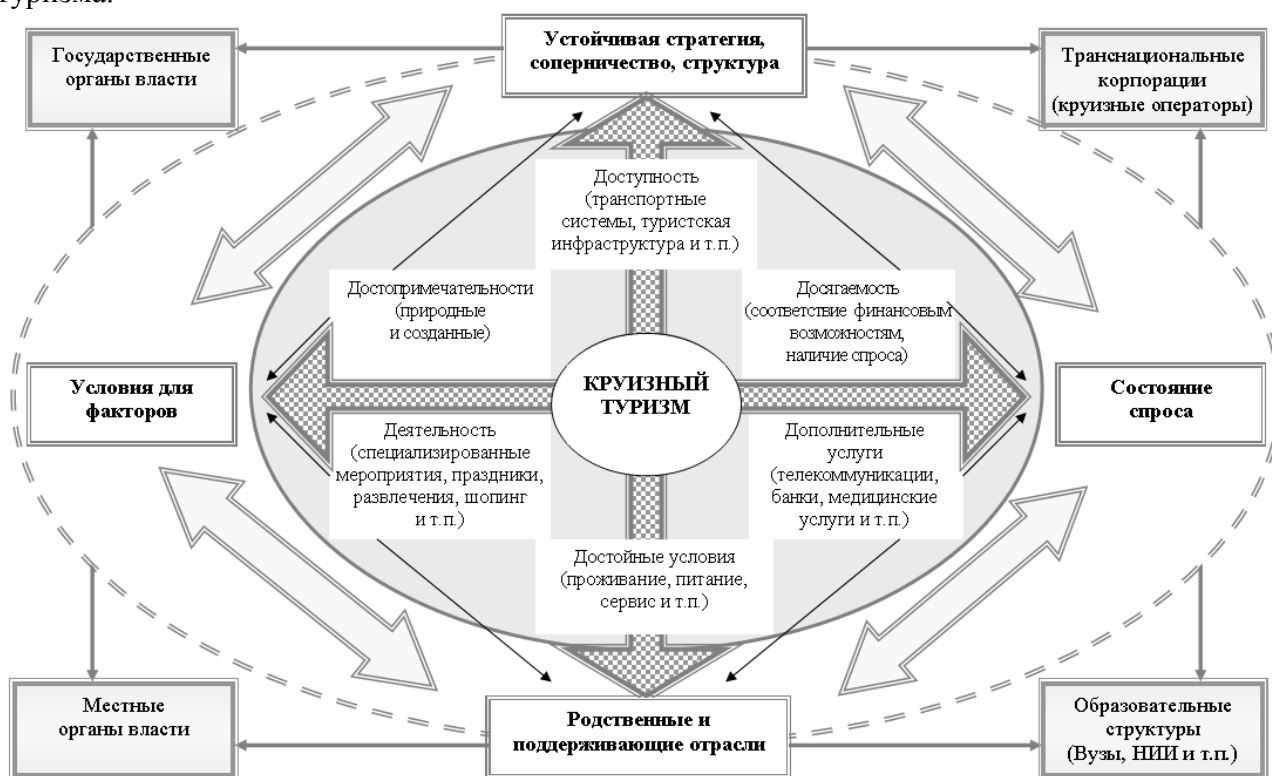
Однако, получение конкурентного преимущества на основе факторов зависит не столько от их наличия, сколько от их эффективного использования. Согласно иерархии факторов, все факторы подразделяются на основные и развитые, общие и специализированные.

К основным факторам, наличие которых является обязательным для развития кризисного бизнеса, относятся: природные ресурсы, климатические условия, географическое положение, неквалифицированная рабочая сила. Учитывая выгодное геополитическое расположение (Украина находится на перекрестке транспортных путей и обладает наибольшей протяжённостью морского побережья среди всех стран Черноморского региона); значительный рекреационный потенциал: благоприятные климатические условия, целебные минеральные источники, разнообразный растительный и животный мир, богатое историко-культурное наследие и мощный трудовой потенциал, страна имеет все объективные предпосылки для выхода на мировой кризисный рынок.

Развитые факторы, позволяющие достичь конкурентного преимущества более высокого уровня, включают: наличие современной инфраструктуры, высококвалифицированного персонала, информационных ресурсов, благодаря которым формируется имидж страны как успешной туристской дестинации. Анализируя состояние развитых факторов, следует отметить, что, несмотря на имеющийся кадровый потенциал, заключающийся в наличии квалифицированных специалистов в области судостроения, судоремонта, судоходства и портового хозяйства; низкий уровень развития инфраструктуры; недостаточная информированность потребителей кризисного турпродукта о ресурсном потенциале Украины; слабая собственная информационная база о потенциальных потребителях и рынках сбыта кризисных туруслуг; отсутствие статистической, финансовой и другой информации, позволяющей прогнозировать дальнейшее развитие отечественного кризисного рынка, не позволяет в должной мере использовать имеющиеся ресурсные возможности.

Общие факторы отчасти дублируют две предыдущие группы: географическое месторасположение, природно-ресурсный потенциал, количество работоспособного населения, наличие капитала для организации и развития круизного бизнеса. Украина характеризуется удобным месторасположением (выход в Чёрное и Азовское моря, а далее в Средиземное море и Атлантический океан); длительным навигационным периодом; наличием значительных мобилизационных резервов восстановления материально-технической базы; достаточным количеством работоспособного населения и дешевой стоимостью рабочей силы. Однако, высокая капиталоемкость круизного бизнеса и острая нехватка инвестиционных ресурсов отечественных предприятий сдерживает полноценное использование данных факторов и предопределяет необходимость в государственной поддержке и стимулировании развития отрасли.

Специализированные факторы, создающие долговременную основу для конкурентного преимущества, напрямую связаны с состоянием развития морских портов, наличием специализированного персонала, параметрами системы планирования и организации круизных путешествий, научно-техническим и технологическим уровнем развития предприятий круизной индустрии, особенностями потребностей в путешествиях с туристскими целями различных социальных групп, интеграции круизов с другими видами туризма.



**Рис. 1 . Основные детерминанты конкурентных преимуществ круизной индустрии**

В Украине специализированные факторы являются наиболее слабым звеном: имеется 17 морских портов, однако только один обладает необходимой инфраструктурой для приема больших круизных судов (глубоководными причалами и современными пассажирскими терминалами); недостаточное количество специализированного квалифицированного персонала, способного в кратчайший срок организовать приём большого числа туристов (гидов-переводчиков, круизных операторов, менеджеров круизного бизнеса); неразвитая система планирования, организации и сбыта круизных туристских услуг; низкий уровень технико-технологической базы, обусловленный значительным износом оборудования, и слабый уровень развития исследовательской базы, несоответствие схемы взаимодействия



между наукой, образованием и производством, обосновывают необходимость в разработке комплекса действенных мер по эффективному использованию наличных и развитию потенциальных преимуществ.

## 2. Состояние спроса.

Более сложным представляется использование фактора спроса на внутреннем рынке как источника конкурентного преимущества. Причем не в силу его отсутствия, а вследствие того, что спрос на круизный турпродукт в нашей стране пока не сформирован. Скорее наблюдается ситуация скрытого спроса, отображающего невозможность удовлетворения потребностей потребителей за счет имеющихся на рынке предложений; те немногие туристы, которые отправляются в морской вояж (это всего 3 % от общего числа туристов), пользуются услугами зарубежных компаний, обладающих большим опытом и заслуженной репутацией в круизном бизнесе.

Между тем, анализируя динамику круизного пассажиропотока, нельзя не отметить, что в 70-80-е годы XX века пассажирский грузооборот украинских портов в несколько раз превышал сегодняшние показатели: помимо значительного количества отечественных пассажирских судов, работавших на Крымско-Кавказской линии, Ялтинский и Одесский морские порты принимали ежегодно более 300 иностранных круизных судов (для сравнения: в 2011 г. Одесский порт принял 73 круизных судна, а Ялтинский – 65 судов).

Формирование спроса на круизный продукт и успешность его продвижения на рынок зависят от тщательности проведения анализа особенностей его восприятия потенциальными потребителями, а также создания информационного поля, обуславливающего правильную оценку рыночной ситуации, обоснование направлений развития предприятий круизного сектора оптимальных с точки зрения их ресурсных возможностей, выбор эффективных маркетинговых инструментов стимулирования спроса.

Создание внутреннего круизного рынка должно базироваться на изучении национальных особенностей туристов, интересы которых существенно отличаются от зарубежных круизных пассажиров. Отечественные круизные туристы - люди респектабельные, образованные, их требования к сервису и уровню комфорта круизного судна зачастую выше, чем у среднего западного круизного туриста. Они хотят не просто впечатлений, а получение нового культурного и интеллектуального опыта, им необходимы более длительные стоянки в портах, более насыщенная экскурсионная и развлекательная программы. В отличие от среднестатистического западного круизного пассажира-пенсионера, отечественный круизный турист - это представитель наиболее активного возраста - от 35 до 65 лет, который не любит мегалайнеры, предпочитая классические круизные пассажирские суда среднего размера с атмосферой дружеского общения и знакомств.

Кроме того, возможно достижение конкурентного преимущества благодаря интернационализации спроса на внутреннем рынке, то есть, когда отдается предпочтение зарубежным потребителям, интерес которых к Украине с каждым годом неуклонно возрастает, а наравне с ним активизируется интерес к историческому и культурному наследию черноморских государств. Достаточно благоприятный климат, относительная стабильность и невысокая стоимость услуг повышают привлекательность страны и способствуют развитию спроса на национальный круизный турпродукт за рубежом.

## 3. Родственные и поддерживающие отрасли.

Эта детерминанта, которая может не иметь столь значительной силы в других секторах экономики, является очень важной для круизной индустрии, так как её развитие неразрывно связано с целым набором отраслей, прямо или косвенно задействованных в круизном бизнесе. Специфика круизного бизнеса такова, что все отрасли, участвующие в формировании, продвижении и реализации круизного продукта являются «поддерживающими» элементами всей системы круизной индустрии, между которыми образуется тесная взаимосвязь и взаимозависимость. Так, без пищевой промышленности не будет должным образом организовано питание туристов, в свою очередь без продукции

сельского хозяйства не получится качественный набор соответствующих продуктов питания; без металлургии не будет выплавлен металл для постройки круизного судна, а без добывающей промышленности этот металл не будет получен; без машиностроительной отрасли не состоится организация транспортных путешествий туристов и т.д.

Основными отраслями, обеспечивающими эффективное развитие круизного бизнеса, являются:

транспорт и связь;

– судостроительная отрасль;

– пищевая промышленность;

– торговля и общественное питание;

– материально-техническое снабжение и сбыт;

– общая коммерческая деятельность по обеспечению функционирования рынка;

– все отрасли непромышленной сферы (здравоохранение, финансы, кредит, страхование, культура и искусство и т.д.).

Украина обладает значительным потенциалом в каждой из приведенных отраслей. По своему транзитному потенциалу страна занимает одно из первых мест в Европе, что определяет особую значимость разработки и проведения эффективной транспортной туристской политики. Высокий научный потенциал судостроительного комплекса Украины, наличие собственной сырьевой базы, необходимых производственных мощностей и квалифицированных кадров, многопрофильность производства способствуют приобретению лидирующих позиций на мировом судостроительном рынке, в том числе на рынке малотоннажного круизного судостроения. В Украине насчитывается более 40 отраслей и предприятий пищевой промышленности, расположенных повсеместно, среди которых ведущие – сахарная, мясная, молочная, мукомольная, крупяная, хлебопекарная, кондитерская, винодельческая, что обеспечивает способность производить высококачественные напитки и продукты питания и соответственно их реализовывать.

Аналогичная ситуация наблюдается и по остальным отраслям. Однако, как уже было отмечено, наличие преимущества ещё не означает эффективное его использование. Именно данный факт обуславливает выделение приоритетных направлений экономической деятельности каждой отрасли и предприятий, в неё входящих, акцентируя внимание на системообразующей роли всего туристско-круизного комплекса и значимости составляющей каждого его структурного элемента.

#### 4. Стратегия, структура и соперничество фирм.

Рассматривая конкуренцию на внутреннем рынке среди соперничающих круизных компаний, следует отметить её двоякий характер: с одной стороны – количество организаций, занимающихся непосредственно круизным бизнесом в Украине, весьма незначительно, с другой – низкий уровень внутреннего спроса на круизные услуги, зачастую обусловленный низким жизненным уровнем населения, вынуждает фирмы к жесткой борьбе за каждого потенциального клиента. Данное обстоятельство способствует развитию инновационной составляющей туристских фирм, и дает мощный импульс к совершенствованию ассортимента предлагаемых услуг, ориентации на индивидуальные особенности каждого потребителя и активизации поиска новых инновационных идей и продуктов. Так, круизные компании специально создают целые комплексы, сочетающие в себе детскую, спортивно-оздоровительную, молодежную инфраструктуры, также особое внимание уделяется пассажирам с ограниченными возможностями. Компании-конкуренты заимствуют друг у друга прогрессивные идеи и развивают их, тем самым усиливая свои конкурентные преимущества (особенно при концентрации конкурентов в одной географической местности).

В общую систему детерминант были добавлены её связующие компоненты, косвенно определяющие результативность круизного бизнеса: государственные органы власти, определяющие нормативно-правовую и законодательную базу функционирования хозяйствующих субъектов; транснациональные корпорации (круизные операторы),

формирующие спрос на мировом круизном рынке; местные органы власти, предоставляющие условия для развития круизного туризма и гарантирующие охрану природы, культурного наследия и рациональное природопользование; образовательные структуры (Вузы, НИИ и т.п.), разрабатывающие новые направления экономического роста предприятий круизного сектора и готовящие их кадровое обеспечение.

В рамках эффективного функционирования системы были выделены её ключевые составляющие, которые образуют определенную цепь тесно взаимосвязанных между собой элементов и представляют своеобразную подсистему, условно называемую «система 6 А» (по первым буквам составляющих на английском языке [11], в русском варианте можно представить как «систему 6 Д»):

1. Accessibility (Доступность)
2. Availability (Доступность, наличие)
3. Amenities (Достойные условия, приятность)
4. Ancillary Services (Дополнительные услуги)
5. Activities (Деятельность)
6. Attractions (Достопримечательности).

Согласно теории М. Портера, кроме основных детерминантов важным является и учет случайных событий, к которым относятся: значительные изменения на мировых финансовых рынках или обменных курсов, резкие изменения цен на ресурсы, неожиданное повышение или снижение мирового или местного спроса, войны и теракты. Все приведенные события могут оказать как позитивное, так и негативное влияние на уровень спроса и конкурентоспособность круизного турпродукта.

**Выводы и перспективы дальнейших исследований в данном направлении.** Таким образом, Украина обладает значительными конкурентными преимуществами и мощным потенциалом в сфере развития круизного бизнеса. Вследствие интеграции знаний и ресурсов и консолидации всех участников круизного бизнеса будет получен синергетический эффект от его развития: для предприятий – это возможность увеличения прибыли, снижение издержек и обеспечение их конкурентоспособности; для научных и образовательных структур – создание благоприятных условий для реализации результатов научных исследований; для государственных, региональных и местных органов власти – увеличение доходных частей бюджетов, обеспечение занятости населения, сокращение уровня безработицы и снижение социальной напряженности.

Результаты проведенного исследования будут использованы при разработке программ развития туризма, как на государственном, так и на региональном уровнях.

#### **Использованная литература:**

1. Голубкова И.А. Факторы и закономерности структуризации глобального круизного рынка / И.А. Голубкова // Вісник економіки транспорту і промисловості : Зб. наук. праць. – Х.: УкрДАЗТ, 2010. - № 31. – С. 75-78.
2. Жихарева В.В. Современные тенденции развития рынка круизного судоходства / В.В. Жихарева // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. - № 39 (2), 2012. – С. 153-166.
3. Михайлова Ю.В. Модели интеграции участников рынка круизных услуг / Ю.В. Михайлова, А.М. Холоденко // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2008. – № 13. – С.107-119.
4. Пересипкіна Н.О. Доцільність нормалізованого розвитку чорноморського круїзного сегменту // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем : Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2012. - № 19. - С. 30-40.
5. Паладич Л. Морские круизы (Морской туризм) /Л. Паладич - М. : Знание, 1989. – 64 с.
6. Зацепіна Н. О. Історія виникнення та сучасний стан круїзного туризму в світі / Н.О. Зацепіна// Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. – 2012. - вип. XXXIV. - С.232-234.
7. Ляховська О.С. Круїзний туризм в Україні / О.С. Ляховська// Українська культура: минуле, сучасне, шляхи розвитку: Збірник наукових праць: наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету. – 2011. - № 17. – Том 2. – С. 25-30.
8. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов / А. Смит. – М. : МП «ЭКОНОВ», «Ключ», 1993. – Т.1. – 960 с.

9. Рикардо Д. Начала политической экономии и налогового обложения / Д. Рикардо // Антология экономической классики. – М.: Эконов, 1994. – 328 с.
10. Портер М. Международная конкуренция: Конкурентные преимущества стран/ М. Портер. — М.: Международные отношения, 1993. — 896 с.
11. Papathanassis A. Income lighthouses at sea: The potential of cruise tourism for German destinations / A. Papathanassis/ - TASH Fachtaunq Kreuzfahrt. – Kiel, 2011. – 23 p.

#### REFERENCES:

1. Golubkova I.A. Factors and patterns of structuring the global cruise market [Faktory i zakonornosti strukturizatsii global'nogo kruiznogo rynku]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti : Zb. nauk. prats' - Bulletin of Economics and Transport Industry: Proc. Science. Works*, Kharkiv, UkrDAZ, No. 31, 2010, pp. 75-78.
2. Zhikhareva V.V. Modern trends in the market kruiznogo shipping [Sovremennye tendentsii razvitiya rynku kruiznogo sudokhodstva]. *Rozvytok metodiv upravlinnya ta hospodaryuvannya na transporti - Development of methods of governance and management in transport*, No. 39 (2), 2012, pp. 153-166.
3. Mikhaylova Yu.V., Kholodenko A.M. Integration model of market participants cruise services [Modeli integratsii uchastnikov rynku kruiznykh uslug]. *Metody ta zasoby upravlinnya rozvytkom transportnykh system: Zb. nauk. prats' - Methods and tools for managing development of transport systems: Proc. Science. Works*, Odessa, ONMU, 2008, No. 13, pp.107-119.
4. Peresyphkina N.O. The feasibility of the Black Sea cruise normalized segment [Dotsil'nist' normalizovanoho rozvytku chornomors'koho kruiznogo segmentu]. *Metody ta zasoby upravlinnya rozvytkom transportnykh system : Zb. nauk. prats' - Methods and tools for managing development of transport systems: Proc. Science. Works*, Odessa, ONMU, 2012, No. 19, pp. 30-40.
5. Paladich L. Cruises (Marine Tourism) [Morskie kruizy (Morskoy turizm)]. Moscow, Knowledge, 1989, 64 p.
6. Zatsypina N. O. The history and current status of cruise tourism in the world [Istoriya vynykennyya ta suchasnyy stan kruiznogo turyzmu v sviti]. *Naukovi pratsi istorychnoho fakul'tetu Zaporiz'koho natsional'noho universytetu. vyp. XXXIV- Proceedings of the Faculty of History of Zaporizhzhya National University No. XXXIV*, 2012, pp. 232-234.
7. Lyakhovska O.S. Cruise tourism in Ukraine [Kruiznyy turyzm v Ukrayini]. *Ukrainian Culture: Past, Present and paths of development: Scientific Papers: research notes Rivne State Humanitarian University - Ukrayins'ka kul'tura: mynule, suchasne, shlyakhy rozvytku: Zbirnyk naukovykh prats': naukovi zapysky Rivnens'koho derzhavnogo humanitarnoho universytetu, Rivne*, Vol.2, No.17, 2011, pp. 25-30.
8. Smit A. Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations [Issledovanie o prirode i prichinakh bogatstva narodov]. Moscow, MP "economy", "Key", Vol. 1, 1993, 960 p.
9. Rikardo D. Principles of Political Economy and Taxation [Nachala politicheskoy ekonomii i nalogovogo oblozheniya]. *Antologiya ekonomicheskoy klassiki - Anthology of economic classics*, Moscow, 1994, 328 p.
10. Porter M. International Competition: Competitive advantages of countries [Mezhdunarodnaya konkurentsia: Konkurentnye preimushchestva stran]. Moscow, International Relations, 1993, 896 p.
11. Papathanassis A. Income lighthouses at sea: The potential of cruise tourism for German destinations, TASH Fachtaunq Kreuzfahrt, Kiel, 2011, 23 p.

*Рецензія:* д.е.н., проф. Подсолонко В. А.

*Reviewed:* Dr., Prof. Podsolonko V. A.

*Received:* March, 2013

*1st Revision:* April, 2013

*Accepted:* May, 2013

