

УДК 35.01:338.24:629.5

*О. М. Сафронова,  
к. н. держ. упр., доцент кафедри економічної історії та теорії  
економіки, Національна академія державного управління при  
Президентіві України  
Р. А. Марецький,  
аспірант кафедри економічної теорії та історії економіки,  
Національна академія державного управління при  
Президентіві України*

## АКТУАЛЬНІ НАПРЯМИ ДЕРЖАВНОГО СПРИЯННЯ РОЗВИТКУ КОРПОРАТИВНИХ ІНТЕГРОВАНИХ СТРУКТУР У СУДНОБУДІВНОМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ

*У статті на основі співставлення зарубіжної та вітчизняної практики створення і функціонування інтегрованих корпоративних структур в суднобудуванні визначені пріоритетні напрями державного сприяння розвитку цих процесів. На цих засадах авторами обґрунтована доцільність здійснення низки заходів, спрямованих на їх реалізацію в сучасних умовах України.*

*In the article on the basis of foreign and own experiences' making integrated corporate structures in the shipbuilding's industry the main principles of state assistance development of these processes are defined. The expedience of realization of certain actions, concerning its realization under such modern conditions in Ukraine are grounded by the authors.*

*Ключові слова: інтегровані корпоративні структури, холдингові компанії, промислово-фінансові групи, суднобудівний комплекс, механізми державного сприяння.*

*Key words: integrated corporate structures, holdings companies, industrial-finance groups, shipbuilding complex, mechanisms of state assistance.*

### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ТА ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

У сучасних умовах жорсткої глобальної конкуренції та посилення впливу транснаціональних корпорацій на економіку країн та регіонів світу актуальним завданням стає формування потужних національних інтегрованих корпоративних структур (ІКС). Особливого значення ця проблема набуває стосовно корпоративних об'єднань, що діють у базових галузях і секторах господарської системи. До їх числа в Україні віднесено суднобудування.

На початковому етапі ринкових реформ у нашій країні вважалося, що для ефективного господарювання достатньо форсованої лібералізації і приватизації економіки, створення конкурентного середовища. Внаслідок такого спрощеного підходу питання трансформації структури суднобудівного комплексу, успадкованої від радянських часів, по суті, не розглядалось. Загальносоюзні та республіканські підприємства підрозділилися без врахування специфічних технологічних потреб, а допоміжні і збутові ланки штучно відокремлювалися від основних виробництв. У результаті основні підприємства втрачали зворотні зв'язки із

кінцевими споживачами, відчували різке уповільнення швидкості обігу коштів і капіталу, обмеження можливостей залучення кредитних та інших ресурсів. Органи державної влади, по суті, усунулись від необхідності адекватного реагування на такий стан справ, що поглибило негативні тенденції у розвитку вітчизняного суднобудування.

Варто зазначити, що в галузі були спроби відновити інтеграційні процеси, зокрема, шляхом створення ДАКХ "Чорноморський суднобудівний завод" [1]. Проте цей досвід мав здебільшого негативний ефект. Через недосконалість чинного законодавства діяльність цієї компанії спрямовувалась в основному на запровадження позаприватизаційних схем відчуження державного майна, його переходу в тіньовий обіг [2]. Однак такий результат зовсім не свідчить про недоцільність створення ІКС в суднобудуванні — навпаки, саме такого роду об'єднання завдяки масштабу своєї діяльності здатні залучити в необхідному обсязі виробничі ресурси, фінансові кошти для потреб інноваційного оновлення галузі та забезпечити конкурентоспроможність відповідної продукції. Тому зовсім не випадково, що українські суднобудівні компанії поступово втягуються в інтеграційні процеси, ініційовані зарубіжними корпоративними структурами. Про наміри створення галузевої субгрупи у складі Херсонського і Чорноморського суднобудівних заводів оголосила російська компанія "Смарт-холдинг" [3], а Миколаївський завод "Океан" вже увійшов до складу міжнародного холдингу Wadan Yards (Німеччина) [4]. Можливості ж проведення ринкової реструктуризації галузі в інтересах розвитку національної економіки поступово втрачаються, держава позбавляється реальних важелів впливу на перебіг відповідних господарських процесів. Це актуалізує проблему знаходження дієвих механізмів державного сприяння становленню ІКС у суднобудівному комплексі України. Про її усвідомлення на владному рівні свідчить нещодавнє прийняття Стратегії розвитку суднобудування України на період до 2020 року [5] та обговорення концепції проекту Закону України "Про морську політику України" [6].

### АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Серед останніх публікацій з проблем створення і функціонування ІКС в Україні та забезпечення ефективного державного впливу на ці господарські процеси, варто відзначити роботи М.С. Данько [7], Б.В. Деревянка, С.М. Грудницької [8],

Г.В. Уманців [9], а також Інституту економіки промисловості НАН України [10], Центру економічного розвитку [11]. У цих наукових розробках доведено, що такого роду господарські об'єднання можуть мати різну цільову спрямованість і набувати різних організаційних форм [9, с. 9—16, 45—50; 10, с. 32—35]. У цьому контексті аргументовано, що державне сприяння процесам їх розвитку є різноплановою і багатоаспектною діяльністю уповноважених органів влади [11, с. 82—85]. Дослідниками зроблено висновок, що їм втілення потребує системного підходу [8, с. 12; 10, с. 67], а в нинішніх умовах господарювання в Україні передбачає, насамперед, запровадження низки механізмів, зорієнтованих на ринкову реструктуризацію господарської системи [7, с. 64—66; 11, с. 72—79]. Втім, підгрунття ефективного використання зазначених механізмів — визначення пріоритетів і засобів активізації інтеграційних процесів з урахуванням специфіки різних галузей і секторів національної економіки — проаналізовано в згаданих публікаціях лише у загальному вигляді.

З огляду на це метою статті є з'ясування пріоритетних напрямів державного сприяння розвитку ІКС у суднобудівному комплексі України та розробка пропозицій щодо їх реалізації в сучасних умовах господарювання.

## **ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБГРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ**

Технологічні особливості суднобудування, пов'язані із високим ступенем концентрації і кооперації виробництва, зумовлюють потреби розвитку інтегрованих господарських структур у цій галузі. В умовах ринкових відносин ці організації створюються, як правило, на корпоративних засадах, тобто шляхом консолідації капіталів учасників об'єднання, встановлення майнових зв'язків або укладання відповідних угод між корпоративними підприємствами. Різноманіття умов і цілей таких об'єднань визначає широкий перелік форм і видів інтегрованих корпоративних структур суднобудування — холдингових компаній, стратегічних альянсів, промислово-фінансових груп тощо.

Досить часто безпосереднім учасником або навіть ініціатором створення цих ІКС виступає держава. Остання отримує можливість забезпечити більш високий рівень ефективності, динамічності, збалансованості та керованості цим комплексом національної економіки.

Відтак, держава намагається використовувати ці структури в якості опорних елементів для запровадження своєї промислової політики, а тому надає їм певні преференції і пільги [9, с. 57]. При цьому вона, зрозуміло, не зацікавлена у появі нових галузевих і регіональних монополій, що диктують ціни і ускладнюють конкурентам доступ на внутрішній і зовнішній ринки. Це означає, що механізми державного стимулювання розвитку ІКС обов'язково поєднуються із засобами антимонопольного контролю і передбачають попередження та усунення наслідків антиконкурентного злиття компанії, відстеження можливостей зговору в цінах, цінової дискримінації тощо.

Інтереси учасників ІКС, в свою чергу, в основному співпадають з інтересами держави. Члени груп зацікавлені у підвищенні ефективності своєї діяльності за рахунок створення спільної інфраструктури, підвищення усталеності і надійності функціонування завдяки встановленню і підтримці тривалих зв'язків з іншими учасниками об'єднання. Не менш важливими є й інші переваги ІКС: спрощення схем і відповідне зростання результативності взаємодії із органами державної влади, з партнерами і конкурентами на внутрішньому і зарубіжних ринках, концентрація інвестицій (в т.ч. — асигнувань на НДДКР і підготовку кадрів) за найбільш ефективними проектами. Звичайно, об'єднання не може не означати для його учасників втрати частини попередньої свободи прийняття рішень і розпорядження власністю і доходами, певного підпорядкування їхніх інтересів інтересам інтегрованої структури як цілого. Тому проблема зв'язку і гармонізації інтересів потенційних учасників подібних об'єднань (власників, трудових колективів, адміністрації), уповноважених органів державної влади є ключовою при формуванні життєздатних галузевих ІКС. Вирішувати вона має не через просте надання дотацій, пільг і привілеїв створюваним корпоративним об'єднанням, а шляхом знаходження прийнятних варіантів посилення позитивного економічного ефекту від їхньої діяльності на народногосподарському і регіональному рівнях [6, с. 121]. Тому визначальним принципом державного сприяння розвитку ІКС у суднобудівному комплексі має стати дотримання правила: держава повинна надавати преференції лише тим господарським об'єднанням, у яких ефект від їх використання буде застосовано не лише для підвищення власних мікроекономічних показників функціонування, а й для досягнення певної публічної, суспільно-значущої мети діяльності.

Перелік такого роду пільг і преференцій, як правило, є досить широким. Наприклад, на початковому етапі формування фінансово-промислових груп у Російській Федерації заходи державної підтримки подібних господарських об'єднань охоплювали: надання митних тарифних пільг та інвестиційних кредитів, іншої фінансової підтримки для реалізації проектів групи, гарантування права самостійного визначення строків амортизації обладнання та накопичення амортизаційних відрахувань, передачу у довічне управління центральній компанії групи тимчасово закріплених за державою пакетів акцій тощо [12, с. 135—137]. З метою активізації діяльності ІКС в пріоритетних галузях і секторах російської економіки можуть прийматися урядові рішення щодо запровадження низки додаткових стимулів. Так, створення державної холдингової компанії "Об'єднана суднобудівна корпорація" (м. Санкт-Петербург) супроводжувалось здійсненням комплексу заходів, спрямованих на об'єднання інвестиційної, технологічної, фінансової та науково-технічної бази підприємств-учасників, надання фінансової допомоги для розробки їхніх проектів будівництва кораблів і підводних човнів для Військово-морського флоту, а також для розвитку цивільного суднобудування, освоєння континентального шельфу та світового ринку морських перевезень [13].

Чинним українським законодавством також передбачено надання певних преференцій у діяльності корпоративних об'єднань. Зокрема, у Законі України "Про промислово-фінансові групи" [14] зафіксовано, що головне підприємство та учасники ПФГ звільняються від сплати митних зборів, імпортного або експортного мита відповідно у разі імпорту чи експорту проміжної продукції. На банки-учасники ПФГ не поширюються обмеження щодо внесків до статутних фондів інших підприємств і організацій, встановлені ч.4 статті 3 Закону України "Про банки і банківську діяльність", у частині інвестування коштів у розробку або розвиток і модернізацію виробництва кінцевої та проміжної продукції ПФГ.

Проте практика створення ПФГ у нашій країні засвідчує, що наведені засоби сприяння розвитку цих корпоративних структур не отримали очікуваного ефекту. При вступі до складу корпоративного об'єднання підприємства позбавлялись всіх пільг, якими до цього володіли. При цьому для ПФГ відводилась дуже вузька сфера — враховуючи встановлену для неї високу межу обсягів продажів, йдеться, по суті, про

транснаціональний рівень діяльності. Тому задекларовані в згаданому законі пільги не справили визначального впливу на процес набуття офіційного статусу ПФГ існуючих в Україні бізнес-структур [7, с. 68; 11, с. 85]. Ситуація радикально не змінилась й з прийняттям Закону України "Про холдингові компанії в Україні" [15]. Це свідчить про те, що визначені чинним законодавством механізми державної підтримки ІКС нині спрацьовують неефективно, вони не зорієнтовані на легалізацію відповідних господарських зв'язків і використання потенціалу корпоративної інтеграції для розвитку країни в цілому. Тому пріоритетними напрямками підвищення дієвості цієї державно-управлінської діяльності у вітчизняному суднобудівному комплексі доцільно визнати урізноманітнення механізмів її реалізації та посилення спрямованості на досягнення суспільно-значущих цілей створення ІКС.

У якості таких механізмів можуть розглядатися: зниження оподаткування податком на прибуток на суму, що відраховується до спеціального резервного фонду відповідної групи підприємств та фонду фінансування НДДКР; надання відстрочки (наприклад, до кінця поточного фінансового року) по сплаті встановленого податку на прибуток у частині, спрямованої на інвестиції; інвестиційних кредитів; звільнення від оподаткування сировини, матеріалів, устаткування та обладнання (крім підакцизних товарів), які ввозяться до України для потреб власного виробництва, ввізним митом та податком на додану вартість тощо.

Проте в умовах загострення кризових явищ в розвитку економіки нашої країни надання додаткових податкових пільг, кредитів та інших форм прямої підтримки розвитку ІКС в галузі суднобудування є мало ймовірним. На перший план виходять необтяжливі для бюджету засоби сприяння, застосування яких має визначальний вплив на перебіг інвестиційних процесів всередині групи.

Це, зокрема, надання дозволу маневрування амортизаційними ресурсами, допущення прискореної амортизації основних фондів учасників ІКС у випадку спрямування усїєї амортизації на інвестиції в національну економіку (включаючи купівлю акцій вітчизняних підприємств у розмірі, що створює можливість визначально впливати на прийняття управлінських рішень). Вагомим важезем впливу може стати активізація зовнішньоекономічної діяльності суднобудівних компаній-учасників групи завдяки державній підтримці при веденні переговорів з питань організації системи

лізингу та поставок вітчизняної суднобудівної продукції до рахунку погашення зовнішнього боргу України, участі в міжнародному розподілі праці в сфері розробки та виробництва суден. Позитивний ефект матиме запровадження державою низки заходів, спрямованих на розширення внутрішнього попиту на продукцію галузі шляхом формування державного замовлення, встановлення заборони на придбання українськими резидентами за кордоном суден, строк експлуатації яких вичерпаний, та використання інших інструментів гнучкої протекціоністської політики.

Важливим уявляється унормування порядку створення інвестиційних та страхових фондів ІКС та спрямування до них частини відповідних відрахувань, що нині централізується у галузевих позабюджетних фондах. Доцільно також розглянути питання щодо надання державних гарантій для сприяння залученню ІКС різного роду інвестицій, в т.ч. — банківських, в розмірі, достатньому для того, щоб провести виробничий цикл будівництва суден.

Для банків-учасників ІКС, які здійснюють інвестиційну діяльність, можуть бути надані пільги, які передбачають зниження норм обов'язкового резервування, зміни інших нормативів з метою підвищення інвестиційної активності. Враховуючи той факт, що потужних фінансово-кредитних установ, здатних вкладати власні кошти у промислові проекти, поки що в Україні не так багато, для комерційних банків доцільно було б надати дозвіл стосовно входження у декілька інтегрованих структур. Банки та інвестиційні інститути, що входять до складу ІКС, мають отримати право виконувати функції керуючої компанії пенсійного, а також інших позабюджетних фондів цих груп.

Актуальності набуває запровадження низки механізмів, зорієнтованих на підвищення ступеня концентрації капіталу в межах головних компаній. Це дозволяє керівництву групи реально впливати на економічну поведінку кожного учасника в аспекті реалізації загальної стратегії спільної діяльності та суттєво впливає на конкурентоспроможність групи в цілому. Напрями концентрації власності залежать від специфіки статусу і економічного становища підприємств, що входять до складу ІКС. Тому в якості державних засобів сприяння розвитку такого роду господарських об'єднань пропонується розглядати: надання права отримання головною компанією у довірче управління закріплених у державній власності пакетів акцій підприємств-учасників, внесення

акцій (в т.ч. — їх контрольних пакетів) до статутного фонду головної компанії при її створенні або у наступний період; проведення спільних емісій акцій головної компанії і підприємств-учасників з метою взаємного обміну ними; використання трастових схем управління на рівні групи тощо.

Варто зауважити, що розширення переліку засобів державного сприяння розвитку корпоративної консолідації в суднобудівному комплексі має супроводжуватися встановленням відповідальності ІКС за використання наданих пільг і преференцій. Зобов'язання цих господарських об'єднань мають в першу чергу стосуватися збереження продуктової спеціалізації на виробництві протягом певного проміжку часу, проведення консультацій з органами державної влади при намірі зміни свого профілю, виборі політики ціноутворення і вирішенні інших стратегічних питань. На цих засадах створюються можливості запровадження механізмів договірних (контрактних) відносин між державою і корпоративними структурами та передумови для "індивідуалізації" механізмів державної підтримки, здійснення контролю за ефективністю їх використання, забезпечення скоординованості дій органів державної влади.

Підготовка договору служить підґрунтям для поглибленого детального ознайомлення з потенціалом заявника, проведення експертизи його бізнес-плану на предмет реалістичності й відповідності пріоритетам державної промислової політики. У свою чергу, інформація, що надається ІКС, повинна використовуватися уповноваженими органами влади як основа для розробки індикативних планів розвитку галузі, виваженої розробки державних цільових програм, уточнення номенклатури державного замовлення на відповідну продукцію. По суті, така робота зорієнтована на те, аби зблизити процедури макроекономічного прогнозування і програмування, суб'єктами яких виступають органи державної влади, і стратегічного корпоративного планування, що здійснюється відповідними господарськими об'єднаннями. Це сприяє оптимізації механізмів взаємодії держави та ІКС у довгостроковій перспективі, скорочує невиправдані ризики і ймовірність прийняття неефективних управлінських рішень, а відтак — підвищує ступінь досягнення публічних, суспільно-значущих завдань функціонування відповідних господарських організацій.

З метою практичного втілення зазначених механізмів державного сприяння розвитку ІКС в суднобу-

дівному комплексу України слід врахувати відповідні положення при запровадженні комплексу заходів, передбачених Стратегією розвитку суднобудування на період до 2020 року [5]. Уявляється також доречним взяти їх до уваги при доопрацюванні проекту Закону України "Про морську політику України" [6]. Для того, аби уникнути неоднозначностей і суперечностей при запровадженні відповідних механізмів, необхідно узгодити їх правове оформлення з нормами чинного корпоративного та антимонопольного законодавства, з існуючими процедурами і правилами надання пільг і преференцій державою суб'єктам господарювання в сфері підприємницької діяльності.

## ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМКУ

Необхідним напрямом ринкової реструктуризації суднобудівного комплексу України в сучасних умовах господарювання є формування потужних інтегрованих корпоративних структур. Як свідчить досвід Російської Федерації, інструментарій державного сприяння розвитку такого роду господарських об'єднань є досить широким і включає надання певних бюджетних пільг, преференцій при запровадженні інвестиційної, зовнішньоекономічної діяльності, врегулюванні корпоративних відносин. Розширення переліку засобів державного сприяння розвитку ІКС у галузі суднобудування стає актуальним завданням для нашої країни. Здійснювати відповідні заходи треба системно і цілеспрямовано, у строгій ув'язці з пріоритетами промислової політики держави та орієнтацією на посилення їх позитивного економічного ефекту на народногосподарському і регіональному рівнях.

Основою виконання цього завдання є упорядкування механізмів договірних (контрактних) відносин між державою і корпоративними структурами, які передбачають чітке встановлення прав і зобов'язань сторін, дозволяють адресно спрямувати їх зусилля та відстежити результативність наданої допомоги. Формування таких механізмів, їх органічне включення в систему макроекономічного індикативного планування сприятиме проведенню ефективної реструктуризації галузі та розвитку вітчизняних суднобудівних ІКС, спроможних хоча б на власному ринку конкурувати із транснаціональними корпораціями.

Перспективними напрямками подальших досліджень автори статті вважають визначення основних пе-

редумов та принципів реалізації зазначених напрямів державного сприяння розвитку інтегрованих корпоративних структур у контексті становлення цілісної системи державного регулювання суднобудівного комплексу України.

### Література:

1. Про утворення Державної акціонерної холдингової компанії "Чорноморський суднобудівний завод": Постанова Кабінету Міністрів України від 11 грудня 1998 р. № 1959. (Інтернет-сторінка Верховної Ради України) — Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1959-98-%EF>

2. Лаврик А. Складний фарватер. (Інтернет-сторінка журналу "Галицькі контракти") — Режим доступу: <http://kontrakty.com.ua/show/ukr/article/11/1120042142.html>

3. Полевой М. Судостроительный бизнес — одно из перспективных развитий "Смарт-Холдинга" (Інтернет-сторінка "Смарт Холдингу") — Режим доступу: [http://smart-holding.ua/fields/list.php?SECTION\\_ID=7](http://smart-holding.ua/fields/list.php?SECTION_ID=7)

4. Судостроение: Держать курс. (Інтернет-сторінка Міністерства промислової політики України) — Режим доступу: <http://pda.minprom.com.ua/page2/news13545.html>

5. Про схвалення Стратегії розвитку суднобудування на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 6 травня 2009 р. № 581-р. (Інтернет-сторінка Верховної Ради України) — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=581-2009-%F0>

6. Про схвалення Концепції проекту Закону України "Про морську політику України": Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 травня 2009 р. № 545-р. (Інтернет-сторінка Верховної Ради України) — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=545-2009-%F0>

7. Данько М. Реорганізація підприємств у контексті формування корпоративних структур / Данько М. / Економіка України. — 2007. — № 1. — С. 64—70.

8. Деревянко Б.В. Державне регулювання функціонування промислово-фінансових груп у сфері підприємницької діяльності: монограф. / Деревянко Б.В., Грудницька С.М. — К.: НДІ приватного права і підприємництва, 2005. — 173 с.

9. Уманців Г.В. Холдингові компанії та промислово-фінансові групи у сучасній економіці: монограф. / Уманців Г.В. — К.: Віра-Р., 2002. — 429 с.

10. Булеев И.П. Промышленные корпорации: особенности развития и принятия решений: монограф. / Бу-

леев И.П., Богачев С.В., Мельникова М.В. — Донецк: НАН Украины, Институт экономики промышленности, 2003. — 116 с.

11. Пасхавер О.И. Формування великого приватного капіталу в Україні / Пасхавер О.И., Верховодова Л.Т., Суплін Л.З. — К.: "Міленіум", 2004. — 90 с.

12. Корпоративное право: учебн. / Афанасьева Е.К., Бакшинская В.Ю., Губин Е.П., Дедов А.И., Карелина С.А., Молотников А.Е., Шиткина И.С. / Отв. ред. И.С. Шиткина. — М.: Волтерс Клувер, 2007. — 648 с.

13. Об открытом акционерном обществе "Объединенная судостроительная корпорация": Указ Президента Российской Федерации от 21.03.2007 г. № 394. (Інтернет-сторінка "ПрофКонсультантПлюс") — режим доступу <http://base.consultant.ru/cons4000/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=67058>

14. Про промислово-фінансові групи в Україні: Закон України від 21 листопада 1995 р. № 437/95-ВР (із змінами та доповненнями). (Інтернет-сторінка Верховної Ради України) — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=437%2F95-%E2%F0>

15. Про холдингові компанії в Україні: Закон України від 15 березня 2006 р. № 3528-ІУ. (Інтернет-сторінка Верховної Ради України) — Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=3528-15>

Стаття надійшла до редакції 30.07.2009р.

НАУКОВО-ПРАКТИЧНИЙ ЖУРНАЛ

# АГРОСВІТ

[www.agrosvit.info](http://www.agrosvit.info)

ЖУРНАЛ ВИХОДИТЬ 24 РАЗИ НА РІК

Через редакцію передплата проводиться з будь-якого місяця!

Передплатний індекс: 21847

Свидетство КВ № 12177-1061 ПР від 11.01.2007 року

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата наук з

**ЕКОНОМІКИ**

ЗАСНОВНИКИ:

- Рада по вивченню продуктивних сил України Національної академії наук України.
- ТОВ "ДКС Центр"

вул. Дорогожильська, 18, к. 29  
(044) 458 10 73, 537 14 33, 223 26 28  
e-mail: [dks@kiev.reic.com](mailto:dks@kiev.reic.com)  
[economy\\_zuuv@ukr.net](http://economy_zuuv@ukr.net)