

<http://dx.doi.org/10.15589/jnn20140108>

УДК 336.02: 629.5.081

P 59

## WAYS TO IMPROVE TAX MECHANISM OF SHIPBUILDING ENTERPRISES DEVELOPMENT STIMULATION

### ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ПОДАТКОВОГО МЕХАНІЗМУ СТИМУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ СУДНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

**Viacheslav H. Rogov**  
[viacheslav.rogov@nuos.edu.ua](mailto:viacheslav.rogov@nuos.edu.ua)  
ORCID: 0000-0002-1847-5907

**В. Г. Рогов,**  
викладач

**National University of Shipbuilding, Mykolayiv**

*Національний університет кораблебудування, м. Миколаїв*

**Abstract.** The purpose of the study is to describe the author's vision regarding to the state assistance for shipbuilding enterprises by providing tax incentives. This article reviews the main stages in the evolution of the tax mechanism and it was proved that although the present law declares a wide range of preferences for shipbuilding, a lot of them are not functional. To solve this problem, the proposals are submitted with the aim of ensuring the implementation of legislation which exempts shipyards from VAT and duty on the imported goods which are not produced in Ukraine or do not meet the requirements. The expediency of the Ukrainian International Ship Register and tonnage tax system providing the shipbuilding development is grounded. The reduction of land lease for shipyards and giving them the opportunity to receive the automatic VAT refund despite the Tax Code requirements is proposed. The results of the research can be used to work out the tax stimulation mechanism of shipyards development based on the systematic approach.

**Keywords:** shipbuilding, taxation, tax anticipation bill, International Ship Register.

**Анотація.** Розглянуто основні етапи еволюції податкового механізму стимулювання розвитку суднобудівних підприємств, визначено його недоліки, надано пропозиції щодо їх подолання. Обґрунтовано доцільність впровадження Міжнародного реєстру суден України і потоннажної системи оподаткування з точки зору розвитку суднобудування.

**Ключові слова:** суднобудування, оподаткування, податковий вексель, Міжнародний реєстр суден.

**Аннотация.** Рассмотрены основные этапы эволюции налогового механизма стимулирования развития судостроительных предприятий, определены его недостатки, даны предложения по их преодолению. Обоснована целесообразность внедрения Международного регистра судов Украины и потоннажной системы налогообложения с точки зрения развития судостроения.

**Ключевые слова:** судостроение, налогообложение, налоговый вексель, Международный регистр судов.

#### REFERENCES

- [1] Hardus, M. Chomu ukraïnskyi biznes buduie korabli za kordonom? (Why does the Ukrainian business build ships abroad?) – Available at: <http://real-economy.com.ua/publication/22/41763.html>.
- [2] Diordiev A. «Deklarativno-eksperimentalnoe» sudostroenie V. Nakonechnogo («Declarative and Experimental» Shipbuilding of V. Nakonechnyi). – Available at: <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/shipbuilding/2012/10/10/18181.html>.
- [3] Zakon Ukrainy «Pro provedennia ekonomichnoho eksperymentu shchodo derzhavnoi pidtrymky sudnobudivnoi promyslovosti» No. 5209-VI [On economic experiment performance as for the state support of the shipbuilding No. 5209-VI: Ukrainian law]
- [4] Kosse D. SEZ «Mykolaiv»: problemy opodatkovannia (SEZ «Mykolaiv»: Taxation Problems). – Available at: <http://www.justinian.com.ua/article.php?id=803>.
- [5] Kontseptsiia Zakonu Ukrainy «Pro derzhavnu pidtrymku sudnobuduvannia» [On State support of shipbuilding: Ukrainian law concept]. Ofytsyalnyi sait Assotsyatsyy sudostroytelei Ukrainy «Ukrsudprom» (Official website of «UKRSUDPROM» Association of Shipbuilders of Ukraine). – Available at: <http://www.ukrsudo.kiev.ua/index.php?id=161>.
- [6] Obzor morskogo transporta za 2011 god: doklad sekretariata YuNKTAD (Review of marine transport over 2011: report of the UNCTAD secretariat). – Available at: [http://unctad.org/ru/docs/rmt2011\\_ru.pdf](http://unctad.org/ru/docs/rmt2011_ru.pdf).

- [7] Podatkovyi kodeks Ukrainy (Tax code of Ukraine). – Available at: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.
- [8] Pokotilov I. P. Mizhnarodni reiestr suden – determinant konkurentnykh perevah u morskii haluzi (International Vessels Register – the determinant of competitive advantages in the marine field). – Available at: [http://archive.nbu.gov.ua/portal/natural/Nvkhdm/2012\\_1/pokotil.pdf](http://archive.nbu.gov.ua/portal/natural/Nvkhdm/2012_1/pokotil.pdf).
- [9] Postanova Kabinetu Ministriv Ukraini No. 466 vid 28 travnya 2012 r. «Pro zatverdzhennya pereliku ustatkuvannya, obladnannya ta komplektuyuchikh, shcho ne viroblyayutsya v Ukraini i vvozyatsya na mitnu teritoriyu Ukraini vitchiznyanymi pidpriemstvami sudnobudivnoi promislivosti (klas 35.11 grupa 35 KVYeD DK 009:2005) dlya vikoristannya u gospodarskiy diyalnosti, yaki timchasovo zvilnyayutsya vid opodatkovannya vviznim mitom pid chas vvezennya na mitnu teritoriyu Ukraini ta pomishchennya v mitniy rezhim importu» [On the approval of the list of equipment and components, which are not produced in Ukraine and imported into the customs territory of Ukraine for the usage in the economic activity by the domestic enterprises of the shipbuilding industry (class 35.11 group 35 CTEA DK 009:2005) which are temporarily free from the taxation by the import duty during the import on the customs territory of Ukraine and placement in the import customs regime: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 466 dated May 28, 2012]
- [10] Proekt Zakonu Ukrainy «Pro mizhnarodni reiestr suden Ukrainy» [On the international register of vessels of Ukraine: Ukrainian law project]. – Available at: [http://shipstimulation.narod.ru/index/zakon\\_ukrajini\\_pro\\_mizhnarodnij\\_reestr\\_suden\\_ukrajini/0-2](http://shipstimulation.narod.ru/index/zakon_ukrajini_pro_mizhnarodnij_reestr_suden_ukrajini/0-2).
- [11] Rehuliarna informatsiia za 2012 rik publichnogo aktsionernoho tovarystva «Sudnobudivnyi zavod «Zaliv» (Regular information of «Zaliv Shipyard» Open Joint-stock Company over 2012). – Available at: <http://smida.gov.ua/db/emitent/year/xml/showform/4096/106/templ>.
- [12] Vorobiova I. A., Yefimova H. V., Karas P. M., Kyrychenko O. P., Kramarenko O. M., Parsiak V. N., Pashchenko O. V., Prykhodko N. V., Rohov H. K., Teroshkina N. Ye., Trofymyshyn P. V., Fatieiev M. V., Khachaturov E. B. Finansy sudnobudivnykh pidpriemstv [Finances of shipbuilding enterprises]. Mykolayiv, NUS Publ., 2012. 234 p.

### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Важлива роль у системі державної підтримки суднобудівних підприємств належить податковому механізму. За роки свого функціонування він зазнав суттєвих змін, проте і в теперішній час працює не ефективно, що не дозволяє вітчизняному суднобудуванню вийти з кризи.

### АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідженню проблем державної підтримки суднобудівних підприємств приділяється значна увага з боку вітчизняних науковців, серед яких Б.В. Буркинський, В.П. Беглиця, Г.В. Єфімова, О.М. Котлубай, В.І. Лисицький, Р.А. Марецький, К.С. Письменна, М.В. Пискун, О.М. Сафронова та ін. У результаті протягом останніх років відбулися зміни до законодавства, що регулює діяльність суднобудівних підприємств, зокрема їх оподаткування. Проте питання формування податкового механізму стимулювання розвитку суднобудівних підприємств потребує подальшого дослідження на основі системного підходу.

**МЕТОЮ ДОСЛІДЖЕННЯ** є викладення авторського бачення стосовно державного сприяння розвитку суднобудівних підприємств шляхом надання податкових стимулів.

### ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Перші податкові пільги для суднобудування були передбачені ще Законом «Про заходи щодо держав-

ної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» № 1242-XIV від 18.11.99. У ньому зазначалося, що підприємства суднобудівної промисловості звільняються від мита і податку на додану вартість при імпорті матеріалів, устаткування і комплектуючого обладнання, які використовуються для будівництва суден і при цьому не виробляються підприємствами на території України або виробляються, але не відповідають сертифікаційним вимогам міжнародних класифікаційних товариств чи вимогам замовників суден, визначеним умовами контрактів. Перелік та обсяги цих товарів мали щороку затверджуватися Кабінетом Міністрів України.

Наступним кроком стало прийняття Закону України «Про спеціальну економічну зону «Миколаїв», згідно з яким суднобудівники також звільнялися від сплати вивізного мита, земельного податку та збору до Державного інноваційного фонду. При цьому перелік пільгових товарів затверджувався Миколаївською облдержадміністрацією з подання самих суднобудівних підприємств та інших суб'єктів на підставі договору щодо будівництва й ремонту суден на експорт та/або договору на постачання товарів за міжзаводською кооперацією [4]. Окрім цього, не справлявся податок на прибуток від реалізації інвестиційних проектів протягом трьох років, а прибуток, одержаний з четвертого по шостий рік, оподатковувався за ставкою, в 2 рази нижчою за звичайну. Починаючи з четвертого року реалізації, звільнялася на десять років від оподаткування частина прибутку, спрямована

на розвиток виробництва в рамках реалізації інвестиційного проекту.

У результаті з 2000 по 2004 рік обсяги виробництва зросли в 2,5 рази, середня заробітна плата – в 3 рази, значно виросли платежі до бюджету і позабюджетних фондів, підвищилася інвестиційна привабливість та конкурентоспроможність суднобудівних підприємств [5].

Хоча у 2005 році СЕЗ «Миколаїв» формально збереглася, податкові пільги для неї були скасовані. Також було обмежено дію заходів державної підтримки галузі, які надавалися Законом «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні». Дані обставини вкрай негативно вплинули на стан суднобудування, і хоча до 2007 року ще зберігалися тенденції розвитку, але починаючи з другої половини 2008 року, почався стрімкий спад.

У 2008 році для суднобудівних підприємств було встановлено податок на землю за ставкою 3 %, що у вартісному вимірі становило декілька мільйонів гривень на рік [12, с. 97]. Це було особливо відчутним, оскільки виробничі потужності суднобудування на той час були в середньому завантажені лише на 10...15 %.

У 2011 році набрав чинності Податковий кодекс, який звільняв суднобудівні підприємства від сплати податку на прибуток, земельного податку і дозволяв їм надавати митному органу при імпорті устаткування, обладнання та комплектуючих, що не виробляються в Україні, податковий вексель на суму податкового зобов'язання з податку на додану вартість [7]. Також було запроваджено автоматичне відшкодування ПДВ.

Відміна податку на прибуток, безумовно, була вірним кроком. Проте для більшості суднобудівних підприємств, які через свою збитковість його і так не сплачували, нічого не змінилося.

Скасування земельного податку теж надало певний імпульс розвитку суднобудування. Однак, і досі залишається плата за оренду землі, сплата якої буває обтяжливою. Згідно з річним звітом заводу «Залів» за 2012 рік, саме її стрімке зростання спричинило негативний вплив на діяльність товариства. Законодавчі акти, які були прийняті в 2007–2010 рр., збільшили орендну плату в 3 рази. Крім того, Керченською міською радою в 6–7 разів збільшена грошова оцінка земель промислової зони. У результаті вартість оренди землі зросла з 1 млн грн у рік до 7,5 млн грн на рік у той час, коли ціни на ринку суднобудування та судноремонту не змінювались за останні 7 років [11]. Оскільки орендна плата не належить до податків або зборів, питання її зниження не може регулюватися Податковим кодексом. Враховуючи ці обставини, вважаємо, що органам місцевого самоврядування було би доцільно зменшити орендну плату для суднобудівних підприємств за землю комунальної власності

з метою стимулювання їх розвитку та відповідного зміцнення регіональної економіки.

Автоматичне відшкодування ПДВ могло б бути корисним для суднобудівних підприємств, адже вони є експортерами і мають суттєві проблеми з компенсацією податку під час експорту. Наприклад, за період 2011–2013 рр. завод «Залів» не одержав понад 35 млн грн із повернення ПДВ [1]. Для отримання компенсації автоматично, згідно зі статтею 200.19 Податкового кодексу, потрібно задовольняти комплексу критеріїв, зокрема:

- не перебувати у судових процедурах банкрутства;
- сплачувати середню заробітну плату мінімум у 2,5 рази вищу за мінімальний встановлений законодавством рівень у кожному з останніх чотирьох звітних податкових періодів (кварталів);
- не мати від'ємне значення об'єкта оподаткування податком на прибуток за підсумками останнього звітного (податкового) року.

Зважаючи на скрутний фінансовий стан суднобудівних підприємств, коли за підсумками 2012 р. лише ПАТ «СЗ «Лиман» та ПрАТ «Приморець» мали нерозподілений та чистий прибуток, виконання усіх зазначених вимог є проблематичним. У результаті відбувається вимивання оборотних коштів, і заводи змушені покривати їх за рахунок банківських кредитів за набагато вищими відсотковими ставками порівняно з іноземними конкурентами, наприклад, від 8 до 24 % річних у 2012 р. (залежно від валюти кредитування та рівня кредитоспроможності). Тому, на нашу думку, потрібно законодавчо закріпити право суднобудівних підприємств отримувати автоматичне відшкодування ПДВ незалежно від відповідності вказаним вимогам.

Використання податкових векселів при імпорті товарів, які не виробляються в Україні, для виробництва суден було покликане відстрочити погашення податкового зобов'язання з податку на додану вартість. Це могло бути особливо вигідним при поставці збудованих суден на експорт, адже такі операції обкладаються ПДВ за ставкою 0 %. Тоді у підприємства з'являється податковий кредит, який погашає зобов'язання за податковим векселем і дозволяє взагалі уникнути сплати податку. Проте перелік зазначених вище товарів так і не було прийнято Кабінетом Міністрів. Отже, суднобудівні підприємства не можуть скористатися податковими векселями і сплачують додаткові суми при встановленні судового обладнання, що робить невігідним повнокомплектне суднобудування.

Прийнятий у 2012 році Закон України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» передбачав звільнення від сплати ПДВ та мита при імпорті товарів, які використовуються для будівництва, ремонту і модернізації морських, річкових суден та інших

плавучих засобів, що не виробляються в Україні або не відповідають установленим вимогам. Перелік таких товарів також мав щороку ухвалюватися Кабінетом Міністрів. 28 травня 2012 року його було оприлюднено [9], але він стосувався лише тимчасового звільнення від оподаткування ввізним митом, до того ж містив дуже обмежену товарну номенклатуру, торкнувшись в основному державного суднобудівного заводу «Море». З тих пір до нього не було внесено жодних змін. Причому у першій редакції Закону список комплектуючих, що звільнені від ПДВ, був навіть наведений у кодах, але друга редакція його взагалі не містила. Тому можна зробити висновок, що дана норма фактично не працює. Для виходу з такої ситуації варто ввести новий, ширший перелік товарів для суднобудування і судноремонту, які звільнені від оподаткування ПДВ та митом. Вважаємо за доцільне, щоб він формувався Асоціацією суднобудівників України «Укрсудпром» і затверджувався Кабінетом Міністрів.

Утім, скасування ПДВ має перевагу порівняно із застосуванням податкових векселів тільки при продажу судна на внутрішньому ринку, тоді як переважна частина продукції суднобудування експортується. У цьому випадку, податковий результат буде однаковим, як і при застосуванні податкового векселю, так і в разі звільнення від ПДВ обладнання, що імпортується.

Також зазначений вище Закон встановлює інші стимули:

- підлягають списанню суми пені, штрафних і фінансових санкцій, не сплачених до бюджетів і державних цільових фондів, нарахованих на податкову заборгованість із сплати податків і зборів станом на 1 січня 2013 року;

- розмір єдиного соціального внеску для суднобудівних підприємств встановлюється у розмірі 33,2 %;

- не підлягають стягненню суми авансових платежів і попередньої оплати, отримані від замовників [3].

Вважаємо такі преференції раціональними. Зокрема, остання може попередити випадки, коли Податкова інспекція нараховує податок на прибуток на

суму авансових платежів за суднобудівними контрактами, що раніше траплялося [2].

На наш погляд, податкова підтримка повинна стосуватися не лише безпосередньо суднобудівних підприємств. Дуже важливо створити умови для судновласників замовляти судна на українських підприємствах. Поки що навіть вітчизняні замовники часто віддають перевагу іноземним верфям. Багато потенційних власників суден відмовляються будувати флот через високі витрати експлуатації судна під українським прапором. Це є також причиною погіршення фінансового стану судноплавних компаній, що не мають коштів для оновлення флоту. Підтверджує наявність зв'язку між розвитком судноплавства і суднобудування офіційна доповідь ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD) за 2011 рік [6], яка зазначає, що коефіцієнт кореляції між ними становить 0,43.

Непрямий вплив на розвиток суднобудування могло би спричинити прийняття Закону України «Про міжнародний реєстр суден України», проект якого розроблений О.М. Котлубаєм [10]. Згідно з ним, судна, зареєстровані у Міжнародному реєстрі суден України, звільняються від сплати мита, акцизу та всіх без винятку податків, зборів і обов'язкових платежів, передбачених чинним законодавством України. Стягується тільки одноразовий збір за реєстрацію (перереєстрацію) та щорічний потоннажний збір у розмірі 0,01 долара США на одну тонну дедвейту судна за кожну добу його експлуатаційного періоду.

Зараз подібні реєстри існують у Росії, Данії, Голландії, Великій Британії, Німеччині, Франції, Італії, Португалії, Туреччині та в інших країнах, що призвело до значного збільшення флоту цих країн під національним прапором. Ученим І.П. Покотіловим за допомогою економіко-математичного моделювання було доведено, що прийняття Міжнародного реєстру суден Норвегії (NIS) надало конкурентну перевагу морській індустрії Норвегії і дозволило підвищити конкурентоспроможність усієї економіки країни [8].

У той же час з 1993 по 2013 рік кількість суден, зареєстрованих під українським прапором, зменшилась більше ніж у 10 разів (рис. 1).

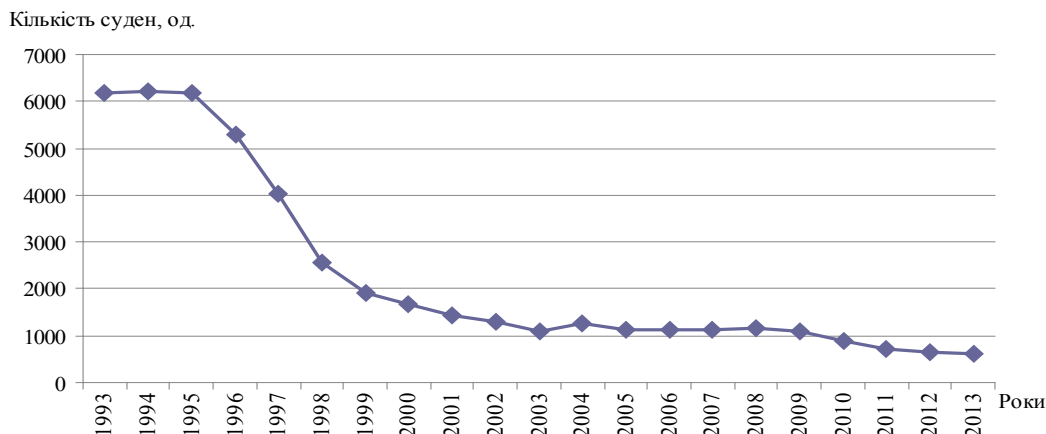


Рис. 1. Кількість суден, зареєстрованих під українським прапором за період 1993–2013 р.

Як бачимо, починаючи з 1995 року кількість суден під українським прапором щороку зменшується. Винятком став 2004 рік, коли ще діяли податкові пільги для СЕЗ «Миколаїв», а після їх відміни у 2005 році невтішна тенденція продовжилася.

На нашу думку, створення Міжнародного реєстру суден України і перехід на потоннажну систему оподаткування дозволив би багатьом власникам суден під українським прапором суттєво зменшити податковий тягар. Проте доцільно надати право підприємствам самим обирати між потоннажною і традиційною системами, оскільки при першій судовласник зазнає збитків, якщо його судно є неприбутковим або тимчасово не використовується.

Законопроект О.М. Котлубая містить також положення, направлене на пряму підтримку суднобудування, яке звільняє судна, що зареєстровані у Міжнародному реєстрі та повністю будуються на території України, від сплати мита, ПДВ та інших податків, які стягуються з товарів, що ввозяться на територію України як устаткування, комплектуючі та оснащення для їх будівництва. Вважаємо цю норму зайвою, адже вона звільняє від сплати ПДВ імпорту будь-яких товарів для виробництва суден, тому її впровадження може завдати шкоди інтересам національного виробника. У той же час скасування ПДВ при придбанні судового устаткування вітчизняного виробництва нічого не дасть суднобудівним підприємствам,

оскільки в цьому випадку його виробник не матиме податкового кредиту і буде змушений компенсувати у ціні підвищені витрати. Таким чином, користь для суднобудівних підприємств від прийняття законопроекту лише непряма через розвиток судноплавства, але суттєва.

## ВИСНОВКИ

Негативні наслідки рішень, ухвалених у 2005 р., довели важливість податкових стимулів для розвитку суднобудівних підприємств. Теперішнє законодавство декларує широкий набір преференцій для суднобудування, але багато з них не працюють. Аби заводи могли не сплачувати ПДВ та мито при імпорті продукції для виробництва суден і судноремонту, яка не виробляється в Україні, потрібно затвердження широкого переліку таких товарів, який регулярно оновлюватиметься. На наш погляд, доцільно, щоб його формував не Кабінет Міністрів, а Асоціація суднобудівників України «Укрсудпром». Також нами запропоновано застосувати потоннажну систему оподаткування суден як альтернативну, зменшити для суднобудівних підприємств орендну плату за землю і дати їм можливість отримувати автоматичне відшкодування ПДВ, не враховуючи рівень середньої заробітної плати та наявність від'ємного значення об'єкта оподаткування податком на прибуток за підсумками попереднього року.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

- [1] Гардус, М. Чому український бізнес будує кораблі за кордоном? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://real-economy.com.ua/publication/22/41763.html>.
- [2] Диордиев, А. «Декларативно-экспериментальное» судостроение В. Наконечного [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/shipbuilding/2012/10/10/18181.html>.
- [3] Закон України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» № 5209-VI [Текст] : [прийнятий 06.09.2012 р.].
- [4] Коссе, Д. СЕЗ «Миколаїв»: проблеми оподаткування [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.justinian.com.ua/article.php?id=803>.
- [5] Концепція Закону України «Про державну підтримку суднобудування» [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Асоціації судостроїтелів України «Укрсудпром». – Режим доступу: <http://www.ukrsudo.kiev.ua/index.php?id=161>.
- [6] Обзор морского транспорта за 2011 год: доклад секретариата ЮНКТАД [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://unctad.org/ru/docs/rmt2011\\_ru.pdf](http://unctad.org/ru/docs/rmt2011_ru.pdf).
- [7] Податковий кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.
- [8] Покотілов, І. П. Міжнародний реєстр суден – детермінант конкурентних переваг у морській галузі [Електронний ресурс] // Режим доступу: [http://archive.nbu.gov.ua/portal/natural/Nvkhdm/2012\\_1/pokotil.pdf](http://archive.nbu.gov.ua/portal/natural/Nvkhdm/2012_1/pokotil.pdf).
- [9] Постанова Кабінету Міністрів України № 466 від 28 травня 2012 р. «Про затвердження переліку устаткування, обладнання та комплектуючих, що не виробляються в Україні і ввозяться на митну територію України вітчизняними підприємствами суднобудівної промисловості (клас 35.11 група 35 КВЕД ДК 009:2005) для використання у господарській діяльності, які тимчасово звільнюються від оподаткування ввізним митом під час ввезення на митну територію України та поміщення в митний режим імпорту».
- [10] Проект Закону України «Про міжнародний реєстр суден України» [Електронний ресурс] // Режим доступу: [http://shipstimulation.narod.ru/index/zakon\\_ukrajini\\_pro\\_mizhnarodnij\\_reestr\\_suden\\_ukrajini/0-2](http://shipstimulation.narod.ru/index/zakon_ukrajini_pro_mizhnarodnij_reestr_suden_ukrajini/0-2).

- [11] Регулярна інформація за 2012 рік публічного акціонерного товариства «Суднобудівний завод «Залів» [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://smida.gov.ua/db/emitent/year/xml/showform/4096/106/templ>.
- [12] Фінанси суднобудівних підприємств [Текст] : монографія / І. А. Воробйова, Г. В. Єфімова, П. М. Карась, О. П. Кириченко, О. М. Крамаренко, В. Н. Парсяк, О. В. Пашенко, Н. В. Приходько, Г. К. Рогов, Н. Є. Терьошкіна, П. В. Трофимишин, М. В. Фатєєв, Е. Б. Хачатуров. – Миколаїв : НУК, 2012. – 234 с.

---

© В. Г. Рогов

Надійшла до редколегії 15.01.2014

Статтю рекомендує до друку член редколегії ЗНП НУК

д-р екон. наук, проф. *І. О. Іртищева*

-