

DOI 10.15589/jnn20150619

УДК 338.5:656.61

П22

INVESTMENT COMPONENT OF THE FINANCIAL STRATEGY  
OF SHIPBUILDINGІНВЕСТИЦІЙНА СКЛАДОВА РЕАЛІЗАЦІЇ ФІНАНСОВОЇ СТРАТЕГІЇ  
СУДНОБУДУВАННЯ

Oleksii V. Pashchenko

oleksiy.pashchenko@nuos.edu.ua

ORCID: 0000-0001-9513-8632

О. В. Пащенко

канд. екон. наук

*Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Mykolaiv**Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова, м. Миколаїв*

**Abstract.** The features of the investment component of the shipbuilding financial strategy were considered. The purpose of research — to identify the investment component of the shipbuilding financial strategy. The content of the investment component of the financial strategy of the shipbuilding enterprise was formulated. The enterprises which are the main investors in the Ukrainian shipbuilding, were obtained. The basic directions of shipbuilding investment by categories were formulated. As a result, the priority areas for investment were identified. The basic units of the investment component of the Ukrainian shipbuilding financial strategy were considered. Tendencies of the external investment by donor countries were revealed. As a result, the strategic partners engaged investment activities in the shipbuilding industry of Ukraine were identified. The relationship between the formation of the investment component sources of the financial strategy and the investment category was set. It enables to organize investment components monitoring at each stage of the implementation of financial strategies and make adjustments timely. Furthermore, if necessary, adjust the shipbuilding enterprise financial strategy objectives tree.

**Key words:** financial strategy; investment component of the financial strategy.

**Анотація.** Проведено дослідження інвестиційної складової фінансової стратегії розвитку суднобудування. Виявлено підприємства лідери у інвестуванні у суднобудування, також з'ясовано країни донори інвестиційних ресурсів суднобудування України.

**Ключові слова:** фінансова стратегія; інвестиційна складова фінансової стратегії.

**Анотация.** Проведено исследование инвестиционной составляющей финансовой стратегии развития судостроения. Выявлены предприятия лидеры осуществляющие инвестиции в судостроение, также установлены страны доноры инвестиционных ресурсов судостроения Украины.

**Ключевые слова:** финансовая стратегия; инвестиционная составляющая финансовой стратегии.

## REFERENCES

- [1] Burkynskiy B. V., Yefimova H. V. *Kontseptualni zasady restrukturyzatsii sudnobuduvannia Ukrainy* [Conceptual bases of restructuring of the shipbuilding of Ukraine]. *Ekonomist — Economist*, 2010, № 7, pp. 39–43.
- [2] *Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy State Statistics Service of Ukraine*. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
- [3] Yefimova H. V., Marushchak S. M. *Systematyzatsiia ta identyfikatsiia zahroz diialnosti pidpriemstva yak peredumova upravlinnia yoho ekonomichnoiu bezpekoiu* [Systematics and identification of threats of the enterprise activity as a prerequisite for managing its economic security] // *Visnyk sotsialno-ekonomichnykh doslidzhen: zb. nauk. prats* [Bulletin of Social and Economic Research: Coll. of Science. papers], 2013. № 1 (48) 17. pp. 77–84.
- [4] Pashchenko O. V. *Kontseptualni pidkhody do formuvannia ta realizatsii finansovoi stratehii haluzi sudnobuduvannia* [Conceptual approaches to development and implementation of financial strategy of shipbuilding] *Visnyk Chernihivskoho derzhavnogo tekhnolohichnogo universytetu. Seriya: Ekonomichni nauky* [Bulletin of the Chernihiv State Technological University. Series: Economics], 2014. pp. 224–229.
- [5] *Pro provedennia ekonomichnogo eksperymentu shchodo derzhavnoi pidtrymky sudnobudivnoi promyslovosti: Zakon Ukrainy* [On economic experiment of the state support of the shipbuilding industry: Ukrainian Law] *Vidomosti Verkhovnoi Rady — Verkhovna Rada Data*. 2013. № 36. Available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/>.
- [6] Hyun, Lee, Strategies for improving the competitiveness of the Korean shipbuilding industry : Case study of Hyundai Heavy Industries. (2015). World Maritime University Dissertations. Paper 492. Available at: [http://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1491&context=all\\_dissertations](http://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1491&context=all_dissertations).

### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Сучасний період економіки України характеризується активним пошуком заходів щодо відтворення функціонування суднобудування. Проте, відсутність комплексності в проведенні фінансової стратегії щодо підтримки цього виду економічної діяльності не дозволяє забезпечити відтворення вітчизняних суднобудівних підприємств. Відсутність дієвих фінансових інструментів приводить до стагнації даного сектору економіки, де структурні перетворення носять переважно формальний характер. В умовах, що склалися, інвестиційна складова фінансової стратегії може вплинути на позитивні зміни в діяльності суднобудівних підприємств. Побудова дієвого фінансового механізму, з урахуванням організаційно-технічних, управлінських та правових факторів, сприятиме підвищенню конкурентоспроможності окремих суднобудівних підприємств і проведенню на новому рівні структурних перетворень в промисловості в цілому.

### АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

У даний час, багато питань, що пов'язанні з розробкою фінансової стратегії розвитку суднобудування знайшли достатнє відображення як в зарубіжній, так і у вітчизняній літературі. Зокрема, ці проблеми висвітлені в роботах Г. В. Єфімової, М. О. Кизима, А.І. Ковальова, О. М. Котлубая, В. І. Лисицького, В. М. Осипова, С. С. Рижкова, Н. С. Танклевської та інших науковців і практиків. Однак, залишається не-

вирішеною така частина загальної проблеми, як питання інвестиційної складової фінансової стратегії, а саме, що обмежує практичне використання деяких аспектів застосування інвестиційної складової фінансової стратегії розвитку суднобудівних підприємств.

Головною метою цієї роботи є дослідження основних питань застосування інвестиційної складової фінансової стратегії розвитку суднобудування України.

### ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ.

Реалізація фінансової стратегії вимагає високої концентрації капіталу, яка забезпечується надходженням інвестиційних ресурсів, зокрема іноземних. Доведено, що інвестиції відіграють важливу роль у формуванні якісної фінансової стратегії галузі, у тому числі суднобудування. Протягом 2011–2014 рр. обсяг прямих іноземних інвестицій в цілому в галузі України збільшився на 79,6% і становив у 2014 р. 2504,3 млрд грн, що на 695 млрд грн більше ніж у 2013 році (рис. 1). Найнижчий рівень інвестицій був у 2011 р. і становив 1394,6 млрд грн. Таким чином, протягом 2011–2014 рр. зберігається тенденція до нарощення обсягів прямих іноземних інвестицій в економіку країни.

Натомість у галузі суднобудування спостерігається зниження обсягу прямих іноземних інвестицій. Так, у 2013 р. показник становив 591,6 млн грн, що на 29,1% менше ніж у 2014 році. Найвищий обсяг іноземних інвестицій був у категорії «Судна та плавучі конструкції» (рис. 2), щоквартальний аналіз яких виявив, що у III кварталі 2013 р. їх значення становило

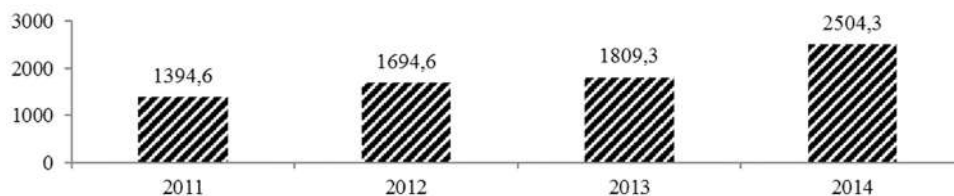


Рис. 1. Обсяг прямих іноземних інвестицій, млрд грн \*

\* Розраховано за даними Державної служби статистики України [2]

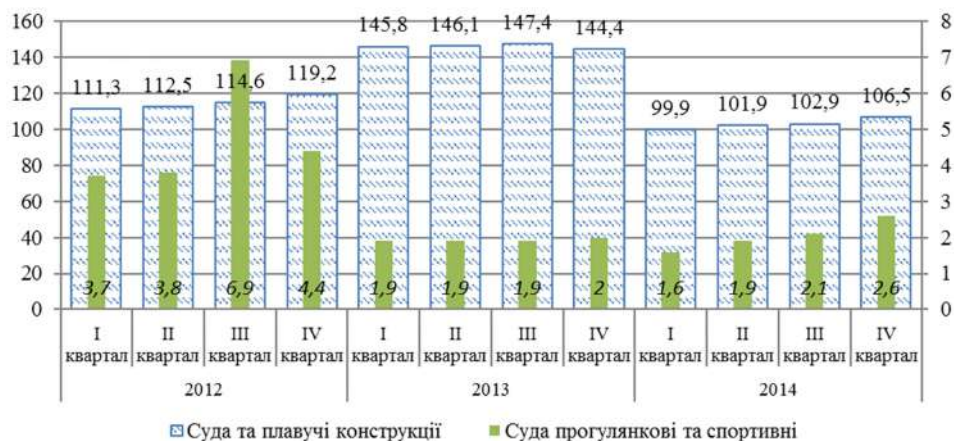


Рис. 2. Динаміка прямих іноземних інвестицій у галузь суднобудування (щоквартальна), млрд грн

147,4 млрд грн, а у цей самий період 2014 р. знизився на 44,5 млрд грн або 30,2%. Судна прогулянкові та спортивні мали найменший обсяг іноземних інвестицій у I кварталі 2014 р. 1,6 млрд грн, а найвищий у III кварталі 2012 року.

У галузі суднобудування доходність іноземних інвесторів зросла у 2014 р. відносно 2012 р. на 0,5 млн грн або на 22,7% (рис. 3). Найвищого значення показника було досягнуто у II кварталі звітнього року 1188 тис грн, а найнижчого у I кварталі 2013 р. 292,8 тис грн. В цілому у 2013 р. спостерігається загальна тенденція на зниження доходності іноземних інвесторів галузі.

Наповнення галузі суднобудування іноземними інвестиціями відбувався в залежності від категорії виробництва не рівномірно (табл. 1). Протягом 2012–2014 рр. судна прогулянкові та спортивні збільшили надходження прямих іноземних інвестицій на 97,2%: від 400,4 тис грн у базовому році до 1431 тис грн у звітньому році. Натомість у категорії судна та плавучі конструкції помітна тенденція до значного падіння показників від 13598,8 тис грн у 2012 р. до 11581,5 тис грн у 2014 р., що становить темп приросту 85,2%. Зауважимо, що у IV кварталі 2013 р. надходження іноземних інвестицій мало негативне значення, яке становило — 2975,5 тис грн.

Аналіз стану галузі виявив, що у рейтингу суднобудівних підприємств у 2013 р. за обсягом інвестицій (рис. 4) лідерами були такі підприємства як ПП «Док-

Сервіс», ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан»», ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод», обсяг інвестицій який становив 20–50 млн грн, що відповідно становить 1, 2 та 3 місце в рейтингу. Дочірнє підприємство «Крим Шип'Ярд» та ТОВ «Сервісний механічний центр» залучили у виробництво 3–5 млн грн інвестиційних коштів, що дозволило їм розміститися у рейтингу відповідно на 5–6 місці.

Сьоме місце рейтингу належить ТОВ «Херсонський Судноремонтний завод імені Куйбишева», діапазон обсягу інвестицій якого становив 1–3 млн грн. Від 700 тис грн до 1 млн грн інвестицій залучено у будівництва суден та човнів такими підприємствами як ПП «Футона-укряхт», ТОВ «Фіорд-Інвест», ТОВ спільне російсько-українське підприємство «Севастопольський судноремонтний завод «Лазаревське адміралтейство» та ТОВ «Науково-виробниче об'єднання морські технології». Відносно попереднього періоду останнє підприємство значно знизило обсяг інвестицій, що сприяло зниженню його місця у рейтингу на 2 пункти і у 2013 р. становило 10 місце. Близько семи підприємств у даному періоді залучили інвестиції, обсяг діапазону яких склав 10–50 тис грн.

За результатами роботи підприємств галузі суднобудування у 2014 р. обсяг інвестицій у розрізі підприємств має тенденцію до зниження (рис. 5). Лідуючі позиції, з діапазоном обсягу інвестицій до 50 млн грн належить таким підприємствам як ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан»» та ПАТ «Чор-

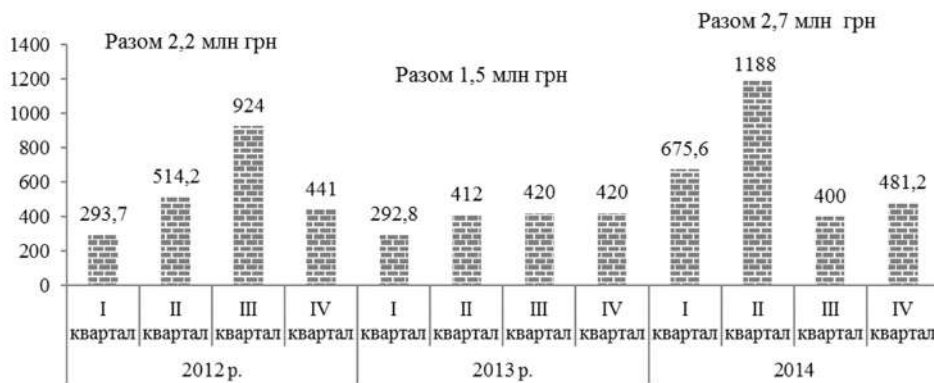


Рис. 3. Динаміка доходу прямих іноземних інвесторів в Україну у галузь суднобудування, тис грн

Таблиця 1. Динаміка надходження прямих інвестицій у галузь суднобудування (щоквартальна), тис грн

Показники	I квартал	II квартал	III квартал	IV квартал	Всього надходження	Темп росту 2014 р. у % до 2012 р.
Судна та плавучі конструкції:						
2012 р.	5707,7	1212,4	2035,5	4643,2	13598,8	
2013 р.	947,9	245,5	1351,3	-2975,5	-430,8	
2014 р.	4915,3	2085,8	979,8	3600,6	11581,5	85,2
Судна прогулянкові та спортивні:						
2012 р.	88,8	63,2	173,2	400,4	725,6	
2013 р.	243,9	30,6	64,0	41,8	380,3	
2014 р.	405,3	306,3	282,6	436,8	1431	197,2

номорський суднобудівний завод». ТОВ «Сервісний механічний центр» збільшило діапазон обсягу інвестиції у 2014 р. до 5–10 млн грн. Збільшення за даним показником спостерігалось у ТОВ «Джакс композити» (до 50–100 тис грн) та ПП «Футуна-укряхт» (до 1–3 млн грн).

Попит на продукцію галузі суднобудування є високим у всіх країнах світу, що позначилось при реалізації фінансової стратегії на міжнародних економічних відносинах. За обсягом реалізації виявлено тенденцію до посилення позитивного сальдо у 2012–2014 рр.: від 90,5 млн т до 109,7 млн т. За вартістю експортно-імпортних операцій виявлена тенденція на пониження значення показників.

Висока капіталомісткість галузі визначає залежність її фінансової стратегії від стану інвестиційного забезпечення, вагомою часткою якого виступають іноземні інвестиції. Серед країн інвесторів будівництва суден та човнів в Україні варто назвати Російську Федерацію, Великобританію, Ірландію, Кіпр, Латвію, Литву, Нідерланди, Румунію, Норвегію, Грузію, Віргінські острови та інші країни. Протягом 2012–2014 рр. виявлена тенденція до зниження іноземних інвестицій

на 11,4% у звітному році, обсяг показника якого склав 419,4 млн грн, що є найнижчим значенням показника (табл. 2). Найбільший обсяг іноземних інвестицій був у 2013 р. і становив 591,6 млн грн, що на 119 млн грн більше ніж у 2012 р. та на 172,2 млн грн ніж у 2014 році.

Найвищий темп приросту іноземних інвестицій було від таких країн як Литва (у 6,9 рази), Панама (у 3,2 рази), Латвія (у 2,9 рази) та Кіпр (у 2,5 рази). Обсяг іноземних інвестицій знизився за досліджуванний період на 60,8%: від 430,2 тис грн у 2012 р. до 168,8 тис грн, хоча у 2013 р. він становив 3,1 млн грн. Середній рівень іноземних інвестицій галузі суднобудування України становить 494,9 млн грн. Очолують рейтинг найбільших інвесторів галузі такі країни як Віргінські острови (середній обсяг інвестицій 229,7 млн грн), Кіпр (середній обсяг інвестицій 109,1 млн грн) та Канада (середній обсяг інвестицій 55 млн грн), яким належить 1, 2 та 3 місце відповідно. До десятки найбільших інвесторів варто віднести також такі країни як Нідерланди (обсяг інвестицій у 2012 р. становив 137,2 млн грн), Великобританія (середній обсяг інвестицій 23,9 млн грн), Литва (середній обсяг інвестицій 15,9 млн грн), Франція, Панама,

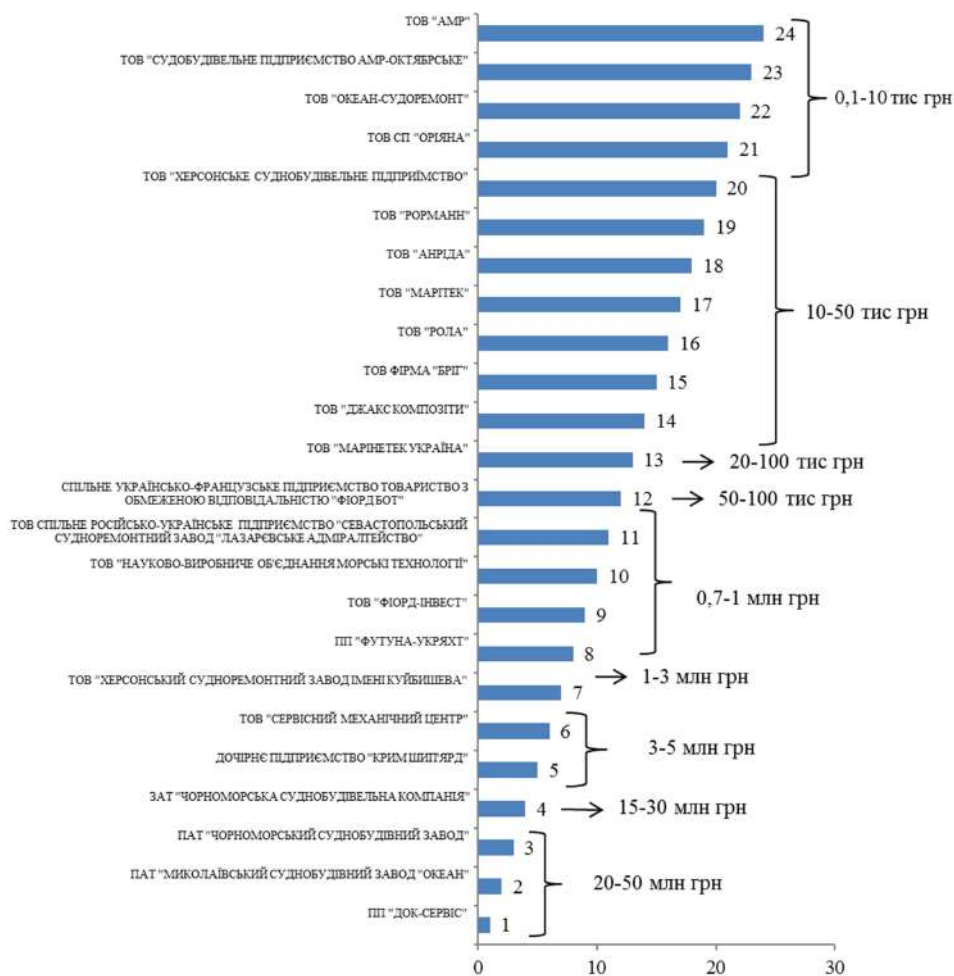


Рис. 4. Рейтинг суднобудівних заводів України за діапазоном обсягу інвестицій (2013 р.)

Румунія та Російська Федерація. Серед країн, обсяг інвестицій яких у суднобудування України був за результатом 2012–2014 рр. найнижчим є Фінляндія (середній обсяг 42,5 тис грн), Норвегія (середній обсяг

70,4 тис грн) та Грузія (середній обсяг 93,2 тис грн). Отримані дані засвідчили, що 46,42% інвестицій належать Віргінським островам, Кіпр постачає 22,05% іноземних інвестицій, Канада — 11,11% (рис. 6).

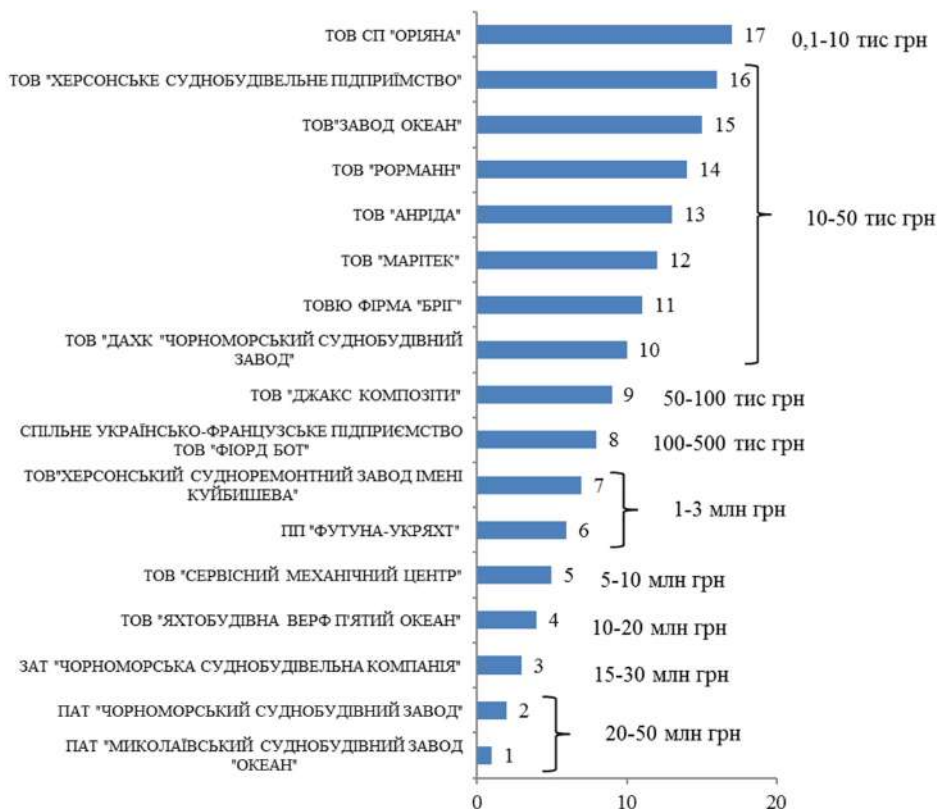


Рис. 5. Рейтинг суднобудівних заводів України за діапазоном обсягом інвестицій (2014 р.)

Таблиця 2. Динаміка іноземних інвестицій галузі суднобудування, тис грн \*

№ п/п	Країни	Рік			Темп приросту, %	Середній рівень	Рейтинг
		2012	2013	2014			
	Всього	473561	591633,6	419434,1	88,6	494876,2	X
1.	Російська Федерація	430,2	3122	168,8	39,2	1240,3	10
2.	ЕС-28	229755	200548,2	184683	80,4	204995,4	X
2.1	Великобританія	31024,1	20360	20360	65,6	23914,7	5
2.2	Ірландія	192,4	200	219,6	114,1	204,0	11
2.3	Кіпр	52528	145580,2	129222,9	у 2,5 рази	109110,4	2
2.4	Латвія	46,4	243	136,4	у 2,9 рази	141,9	12
2.5	Литва	3868,6	16769,2	27015,6	у 6,9 рази	15884,5	6
2.6	Нідерланди	137183,2	40,2	0	0,03	45741,1	4
2.7	Румунія	0	9643,8	0	–	3214,6	9
2.8	Фінляндія	0	127,4	0	–	42,5	15
2.9	Франція	4912,3	7584,4	7728,5	157,3	6741,7	7
3	Інші країни Європи	0	88	123,2	140,0	70,4	X
3.1	Норвегія	0	88	123,2	140,0	70,4	14
4	Грузія	93,2	93,2	93,2	100,0	93,2	13
5	Канада	55000	55000	55000	100,0	55000,0	3
6	Панама	0	2653,6	8550,3	у 3,2 рази	3734,6	8
7	Віргінські острови	188282,6	330128,6	170815,6	90,7	229742,3	1

\* Розраховано за даними Державної служби статистики України [3].

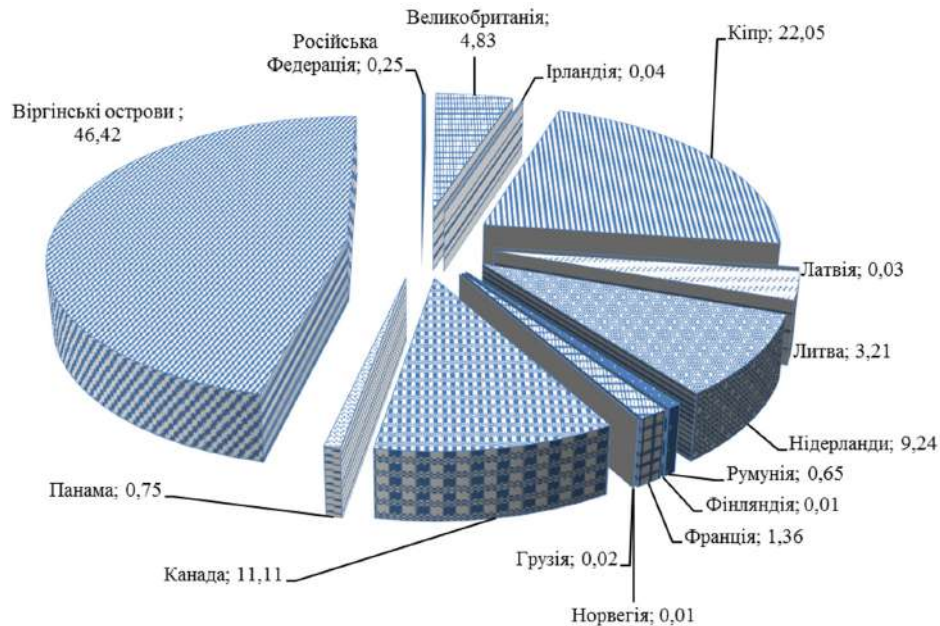


Рис. 6. Структура іноземних інвесторів галузі суднобудування (в середньому у 2012–2014 рр.), %

Встановлено, що більша частка іноземних інвестицій галузі суднобудування припадають на будівництво суден та плавучих конструкцій. Так, у 2012 р. частка даної категорії аналізованої галузі становила 96,6%, що в вартісному вираженні складало 457,7 млн грн. Тоді як обсяг іноземних інвестицій будівництва суден прогулянкових та спортивних становило 15,6 млн грн (3,4% від загальної суми іноземних інвестицій галузі). У 2013 р. їх частка значно знизилась і становила 1,3% або 7,9 млн грн, що на 0,6% менше ніж у звітному році, обсяг інвестицій в якому становив 8,1 млн грн. Отримані дані свідчать про ви-

соку інвестиційну привабливість будівництва суден та плавучих конструкцій на відміну від будівництва суден прогулянкових та спортивних.

Аналіз структури іноземного інвестування за цільовим призначенням виявив високу концентрацію іноземного капіталу у категорії будівництва суден та плавучих конструкцій, середній обсяг інвестицій у 2012–2014 рр. становив 484,2 млн грн (табл. 3). За аналізований період найвищий обсяг іноземних інвестицій був у 2013 р. і становив 583,7 млн грн, що 27,5% більше ніж у базовому році та на 29% ніж у звітному році. Таким чином обсяг іноземних

Таблиця 3. Динаміка іноземних інвестицій будівництва суден та плавучих конструкцій, тис грн \*

№ п/п	Країни	Рік			Темп приросту, %	Середній рівень	Рейтинг
		2012	2013	2014			
	Всього	457696,2	583753,2	411298,4	89,9	484249,3	X
1.	Російська Федерація	343	3034,8	81,6	23,8	1153,1	9
2.	ЕС-28	213977,4	192755	176772,5	82,6	194501,6	X
2.1	Великобританія	20360	20360	20360	100,0	20360,0	5
2.3	Кіпр	52528	145580,2	129222,9	246,0	109110,4	2
2.4	Латвія	0	196,6	136,4	69,4	111,0	9
2.5	Литва	3868,6	16769,2	27015,6	698,3	15884,5	6
2.6	Нідерланди	137183,2	40,2	0	0,03	45741,1	4
2.7	Румунія	0	9643,8	0	–	3214,6	8
2.9	Франція	0	127,4	0	–	42,5	12
3	Інші країни Європи	0	88	123,2	140,0	70,4	X
3.1	Норвегія	0	88	123,2	140,0	70,4	11
4	Грузія	93,2	93,2	93,2	100,0	93,2	10
5	Канада	55000	55000	55000	100,0	55000,0	3
6	Панама	0	2653,6	8550,3	322,2	3734,6	7
7	Віргінські острови	188282,6	330128,6	170677,6	90,6	229696,3	1

\* Розраховано за даними Державної служби статистики України [2].

інвестицій у 2012–2014 рр. знизився на 46,4 млн грн або на 10,1%. Значно збільшили надходження капіталу у галузь такі країни як Литва (близько 7 разів), Панама (у 3,2 рази) та Кіпр (у 2,5 рази). Великобританія, Грузія та Канада залишили незмінним стан показника. Тоді як Нідерланди скоротили обсяг інвестицій від 137,1 млн грн у 2012 р. до 40,2 тис грн у 2013 р., а у 2014 р. не здійснювали інвестування даної категорії галузі суднобудування України. Також відмовились від інвестування у 2014 р. Румунія та Франція, а Російська Федерація та Латвія скоротили обсяг у звітному році на 76,2% та 30,6% відповідно.

Незважаючи на скорочення іноземних інвестицій від Віргінських островів у 2014 р. відносно 2012 р. на 9,4%, дана країна займає перше місце рейтингу іноземних інвестицій категорії будівництва суден та плавучих конструкцій із середнім обсягом інвестицій 229,7 млн грн. Друге місце рейтингу належить Кіпру, який у середньому підсумку аналізованого періоду інвестував 109,1 млн грн, а найбільший обсяг інвестицій був у 2013 р. і становив 145,6 млн грн. Третю сходинку рейтингу посідає Канада із обсягом іноземних інвестицій 55 млн грн. Найнижчий показник зафіксовано у Грузії, Норвегії та Франції, яким належить 10, 11 та 12 місце рейтингу відповідно.

Таким чином, інвестиційне забезпечення фінансової стратегії галузі суднобудування здійснювалось завдяки внутрішнім та іноземним інвестиціям. Головними іноземними інвесторами варто назвати Російську Федерацію, Великобританію, Ірландію, Кіпр, Латвію, Литву, Нідерланди, Румунію, Норвегію,

Грузію, Віргінські острови та інші країни. Протягом 2012–2014 рр. виявлена тенденція до зниження іноземних інвестицій на 11,4% у звітному році, обсяг показника якого склав 419,4 млн грн, що є найнижчим значенням показника. Найбільший обсяг іноземних інвестицій був у 2013 р. і становив 591,6 млн грн, що на 119 млн грн більше ніж у 2012 р. та на 172,2 млн грн ніж у 2014 році.

**ВИСНОВКИ.** Обґрунтовано, що через високу ресурсовитратність виробництва, фінансова стратегія галузі суднобудування залежить від стану її інвестиційного забезпечення, а саме іноземного. У 2012–2014 рр. було зниження обсягів прямих іноземних інвестицій, що становило на 29,1% менше у звітному році ніж у базовому. У категорії «Судна та конструкції плавучі» спостерігався найбільший обсяг іноземних інвестицій, діагностика стану якого встановила його максимальний рівень у III кварталі 2013 року. Значення показника у категорії «Судна прогулянкові та спортивні» мали високе значення у III кварталі 2012 р. (6,9 млрд грн), а низьке у I кварталі 2014 р. (1,6 млрд грн), що відобразило негативну тенденцію.

Лідуюча позиція серед підприємств галузі суднобудування за обсягом залучених іноземних інвестицій належала таким підприємствам як ПП «Док-Сервіс», ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан»», ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод», обсяг інвестицій який становив 20–50 млн грн, що відповідно становить 1, 2 та 3 місце в рейтингу.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

- [1] Буркинський, Б. В. Концептуальні засади реструктуризації суднобудування України / Б. В. Буркинський, Г. В. Єфімова // *Економіст*. — 2010. — № 7. — С. 39–43.
- [2] Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
- [3] Єфімова, Г. В. Систематизація та ідентифікація загроз діяльності підприємства як передумова управління його економічною безпекою / Г. В. Єфімова, С. М. Марущак // *Вісник соціально-економічних досліджень: зб. наук. праць*. — Одеса, 2013. — № 1 (48) 17. — С. 77–84.
- [4] Пашенко, О. В. Концептуальні підходи до формування та реалізації фінансової стратегії галузі суднобудування / О. В. Пашенко // *Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки*. — 2014. — С. 224–229.
- [5] Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості: Закон України // *Відомості Верховної Ради*. — 2013. — № 36; [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua>.
- [6] Hyun, Lee, «Strategies for improving the competitiveness of the Korean shipbuilding industry : Case study of Hyundai Heavy Industries» (2015). World Maritime University Dissertations. Paper 492. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1491&context=all\\_dissertations](http://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1491&context=all_dissertations).

© О. В. Пашенко

Надійшла до редколегії 03.12.2015  
Статтю рекомендує до друку член редколегії ЗНП НУК  
д-р екон. наук, проф. В. Н. Парсяк