

А. В. Руснак,

*д. е. н., професор, професор кафедри економіки, Херсонська філія Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова, м. Херсон, Україна
ORCID ID: 0000-0002-3198-2866*

І. І. Надточій,

*к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки, Херсонська філія Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова, м. Херсон, Україна
ORCID ID: 0000-0003-0693-8000*

Д. А. Ломоносов,

*к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки, Херсонська філія Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова, м. Херсон, Україна
ORCID ID: 0000-0003-4394-1807*

DOI: 10.32702/2306-6806.2021.2.24

ЧИННИКИ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТА СТАЛОГО РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

A. Rusnak,

*Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor of the Department of Economics,
Kherson Branch of the Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Kherson, Ukraine*

I. Nadtochii,

*PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics,
Kherson Branch of the Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Kherson, Ukraine*

D. Lomonosov,

*PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics,
Kherson Branch of the Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Kherson, Ukraine*

FACTORS OF FORMATION OF COMPETITIVENESS AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF SEAPORTS IN UKRAINE

Визначено та обґрунтовано чинники, які обмежують розвиток портів, як-от: концентрація ключових повноважень на верхніх рівнях системи управління портами; відсутність взаємодії портів та місцевих громад; перенасичення компетенцій Міністерства інфраструктури України; обмежений статус портової влади; централізована структура управління портами; нестача профільних кадрів. Зазначено, що конкурентоспроможність морського порту можна визначити, як його здатність надавати послуги, які за цінними і неціновими (якісними та кількісними) характеристикам більш привабливі для споживачів (судновласників, вантажовідправників і пасажирів), ніж послуги іншого морського порту. Висвітлено конкурентні переваги портової галузі країни, основні з яких: вигідне географічне розташування морських портів, близькість морських портів до центрів споживання і виробництва продукції та формування масових вантажів, наявність вільних територій для перспективного розвитку морських портів, високий потенціал морських портів. Узагальнено чинники, які впливають на підвищення конкурентоспроможності морських портів України. Встановлено, що їх можна розділити на такі групи: макрорівень, мезорівень, мікрорівень. У якості негативного чинника, який зменшує конкурентоспроможність морських портів, виділено їх обмежену пропускну спроможність. Запропоновано розробляти конкурентні стратегії морських портів, зосереджуючи увагу не тільки на збільшенні портових потужностей, а й на залученні суден, які забезпечують вивіз вантажів, тобто функціонування морських портів. Висвітлено заходи щодо оптимізації роботи морських портів України в рамках інноваційно-інтенсивного шляху розвитку. Запропоновано заходи щодо нейтралізації чинників, які обмежують сталий розвиток портів в Україні, зокрема перегляд підходу до формування компетенції всіх суб'єктів, що становлять управлінську вертикаль у портовій галузі.

Factors limiting port development have been identified and justified, such as: concentration of key powers at the top levels of the port management system; lack of interaction between ports and local communities; oversaturation of the competencies of the Ministry of Infrastructure of Ukraine; limited status of port authorities; centralized port management structure; lack of specialized personnel. It is noted that the competitiveness of a seaport can be defined as its ability to provide services that are more attractive to consumers (ship owners, shippers and passengers) in terms of price and non-price (qualitative and quantitative) characteristics than the services of another seaport. The competitive advantages of the country's port industry are highlighted, the main of which are as follows: the favourable geographical location of seaports, the proximity of seaports to centres of consumption and production as well as formation of bulk cargo, the availability of free territories for the prospective development of seaports, the high potential of seaports. The factors that affect the competitiveness of seaports of Ukraine are summarized. It is established that they can be divided into the following groups: macro-level, meso-level, micro-level. The limited capacity of seaports is highlighted as a negative factor that reduces their competitiveness. It is proposed to develop competitive strategies for seaports, focusing not only on increasing port capacity, but also on attracting ships that ensure export of goods, i.e. the functioning of seaports. Internal (endogenous) and external (exogenous) factors that ensure sustainable development of the seaport have been identified. Internal factors are formed due to intra-port production and technical, personnel and financial capabilities of the transport complex. External factors are formed by the national transport policy of the country, its international economic relations, the state of the national economy and the economy of partner countries in this period and the prospects for their development in the future. Measures to optimize operation of the seaports of Ukrainian as a part of the innovation and intensive development path are highlighted. The authors have proposed measures to neutralize the factors that limit the sustainable development of ports in Ukraine, in particular, a review of the approach to the formation of the competence of all the entities comprising the management vertical in the port industry.

*Ключові слова: конкурентоспроможність, сталий розвиток, морський порт, чинник, стратегія.
Key words: competitiveness, sustainable development, seaport, factor, strategy.*

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Визначення чинників, які впливають на підвищення конкурентоспроможності та сталий розвиток морських портів України, на сьогодні є надзвичайно актуальним. Це зумовлено тим, що в сучасних умовах глобалізації світової економіки, коли торгові кордони стираються, а ринки окремих держав інтегруються в єдиний торговий простір, відбувається стрімка стандартизація продукції, яка суттєво посилює умови конкурентної боротьби. Також важливу роль у зосередженні уваги на даній проблемі відіграє прагнення України приєднатися до світової спільноти, що значно уніфікує правила ведення бізнесу, у тому числі морського.

Сьогодні діяльність морських портів України (їх станом на 01.10.2020 р. — 13) повинна відповідати критеріям сталого розвитку, які пред'являються світовим бізнес-співтовариством. Без цього неможлива буде їх інтеграція в світову транспортну систему зі збереженням, розширенням свого впливу і можливістю відстоювання власних інтересів на рівних з розвиненими зарубіжними країнами.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Значним етапом забезпечення сталого розвитку морських портів стала розробка Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [1], метою якої є визначення концептуальних засад формування державної політики планування та розвитку портової галузі, спрямованих на збільшення вантажообігу у морських портах, забезпечення потреб зовнішньої торгівлі країни у якісних морських перевезеннях, підвищення ефективності використання наявних потужностей в морських портах та збалансований розвиток нових із достатньою пропускнуною спроможністю наземної інфраструктури, покращення сервісу в морських пор-

тах та забезпечення оптимальної логістики вантажів. Для досягнення цієї мети будуть реалізовані стратегічні цілі за такими пріоритетними напрямками:

- 1) збалансований розвиток та ефективне використання портових потужностей на інноваційній основі;
- 2) забезпечення конкурентоздатної логістики та покращення сервісу в морських портах;
- 3) оптимізація системи управління галузі морських портів.

Експерти виділили ключові тренди портової галузі, яких в першу чергу може торкнутися зміна ринку під впливом COVID-19:

1. Розвиток міжнародних коридорів, диверсифікація ланцюжків поставок і, як результат, інвестиції в порти Східної і Центральної Європи.
2. Вертикальна інтеграція різних учасників логістичного ланцюжка, розвиток гібридних компаній, які володіють перевізниками та портовими терміналами, що інвестують в наземну інфраструктуру та сухі порти.
3. Збільшуються вимоги до портів у частині сталого розвитку, в тому числі щодо ефективності взаємодії портового співтовариства та розвитку цифровізації в портах. Під час гострої фази пандемії найбільш очевидною стала потреба в автоматизації та електронний документообіг. Порти, що йдуть в авангарді цифровізації та працюють з системами портового співтовариства (PCS), легше пристосувалися до нових умов. Частково менш помітною, але навряд чи менш суттєвою, стала потреба в глибокій інтеграції портів з усіма учасниками логістичного ланцюжка, включаючи наземну інфраструктуру та дистрибуцію [2].

Тому сьогодні гостро постає питання дослідження чинників, які забезпечать підвищення конкурентоспроможності морських портів України на світовому рівні та перспектив їх сталого розвитку.

Таблиця 1. Чинники, які обмежують розвиток портів України

| Чинники | Характеристика чинників |
|--|---|
| Концентрація ключових повноважень на верхніх рівнях системи управління портами | Адміністрація морських портів України (АМПУ) в існуючій системі координат абсолютно не має повноважень в процесі залучення інвестицій в порти, а також перерозподілу фінансових потоків, що формуються в основному за рахунок портових зборів |
| Відсутність взаємодії портів та місцевих громад | При централізації управлінських функцій у держави з системи управління портів випає дуже важливий і об'єктивно зацікавлений суб'єкт правовідносин – місцеві громади в особі місцевих органів самоврядування |
| Перенасичення компетенцій Міністерства інфраструктури України | Відповідно до Закону України «Про морські порти в Україні» Міністерство формує і забезпечує державну політику в сфері портової діяльності, здійснює управління об'єктами державної власності, а також проводить регуляторну політику в портовій галузі [3] |
| Обмежений статус портової влади | АМПУ на сьогоднішній день має статус державного комерційного підприємства та підприємницького товариства. Це означає, що воно було створене з метою отримання прибутку і її перерозподілу на користь засновника – держави |
| Централізована структура управління портами | АМПУ є єдиним центром прийняття управлінських рішень, як наслідок, існуюча «філіальна» система управління в силу правових обмежень не здатна проводити гнучку, оперативну та індивідуалізовану політику в кожному окремо взятому порту, з урахуванням його особливостей |
| Нестача профільних кадрів | Відповідно до сучасних стандартів управління портами портова влада повинна мати фахівців з портового фінансового планування та моделювання, логістики тощо |

МЕТА СТАТТІ

Метою дослідження є визначення чинників, які обмежують розвиток морських портів, а також чинників формування їх конкурентоспроможності. Це дозволить обґрунтувати перспективи сталого розвитку морських портів України.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на шляхах міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку [1].

Забезпечення конкурентоспроможності морського порту є метою державного регулювання діяльності в морському порту відповідно до Закону України "Про морські порти України" [3, стаття 13].

Як зазначено в Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [1], у Чорноморсько-Азовському басейні конкурентними перевагами портової галузі України є:

- вигідне географічне розташування морських портів на перетині транспортних коридорів морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків у напрямку Європи, Азії та Близького Сходу, із пропускною здатністю близько 100 млн т на рік (у т.ч. більше 2 млн TEU);

- близькість морських портів до центрів споживання і виробництва продукції та формування масових вантажів;

- наявність вільних територій для перспективного розвитку морських портів;

- наявність глибоководних підходів та достатніх потужностей з обробки та зберігання вантажів широкою номенклатури в режимах експорту, імпорту, транзиту і каботажу;

- наявність у морських портах транспортних вузлів в морських портах, що забезпечують технічну можливість перевантаження з/на всі види транспорту — трубопровідний, залізничний, автомобільний, річковий;

- пряме залізничне сполучення із сусідніми країнами;

- можливість трансшипменту для транспортування вантажів по р. Дунай з/до країн Європейського Союзу, що мають морські порти на р. Дунай;

- високий потенціал морських портів із обробки вантажів чорних металів, вугілля, залізрудного концентрату та зернових вантажів, що наразі є основними статтями зовнішньої торгівлі України;

- наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі в Україні та здійснення державного інвестування в проекти щодо забезпечення сприятливих умов розвитку суб'єктів господарювання на території морських портів;

- наявність кваліфікованих спеціалістів та робітників портової галузі.

Основними чинниками, які обмежують розвиток портів України, є: концентрація ключових повноважень на верхніх рівнях системи управління портами; відсутність взаємодії портів та місцевих громад; перенасичення компетенцій Міністерства інфраструктури України; обмежений статус портової влади; централізована структура управління портами; нестача профільних кадрів (табл. 1) [4].

Наведені чинники свідчать про необхідність подальшого реформування портової галузі на рівні загальної системи управління та перерозподілу повноважень. Слід кардинально змінити уявлення про портову владу, її правовий статус та місії.

Проблемі конкуренції, конкурентоспроможності взагалі, і конкурентоспроможності морських портів зокрема, присвячено багато наукових праць, як у вітчизняній, так і в зарубіжній літературі, в яких наводяться ті чи інші визначення зазначених понять.

На нашу думку, конкурентоспроможність морського порту можна визначити, як його здатність надавати послуги, які за ціновими і неціновими (якісними

та кількісними) характеристикам більш привабливі для споживачів (судновласників, вантажовідправників і пасажирів), ніж послуги іншого морського порту.

У зв'язку з цим, а також на підставі результатів вивчення чинників, під впливом яких формується конкурентоспроможність морських портів, встановлено, що їх можна розділити на такі групи:

— макрорівень (тенденції розвитку морських портів світу, рівень науково-технічного прогресу, інновації в сфері галузі морського транспорту, політичні, соціальні та економічні чинники на рівні світової економіки та держави);

— мезорівень (політичні, соціальні та економічні особливості розвитку галузі морського транспорту, а також регіону, в якому розташований морський порт, тенденції конкурентного середовища в галузі, державне регулювання);

— мікрорівень (вартість, якість, час обслуговування, фінансовий стан компаній порту, здатність адаптації до динамічно мінливих умов, рівень розвитку портової логістики та портового маркетингу, персонал, рівень організації праці тощо).

У якості негативного чинника, який зменшує конкурентоспроможність морських портів, можна відмітити їх обмежену пропускну спроможність, що зумовлює неможливість збільшення чисельності покупців послуг до безкінечності. Водночас цей чинник можна розглядати як позитивний: розуміючи, що збільшувати кількість замовників неможливо, керівництво морських портів змушене шукати можливість змагатися за найбільш привабливих клієнтів, які надають більш коштовні вантажі, що відправляються більшими партіями. Крім того, інколи в практиці морських портів бувають періоди, коли вантаж є, а судна для завантаження немає, в той час коли порти, які з ними конкурують (наприклад, Балтії та Російської Федерації), не простоують. Тому необхідно розробляти конкурентні стратегії морських портів, зосереджуючи увагу не тільки на збільшенні портових потужностей, а й на залученні суден, які забезпечують вивіз вантажів, тобто функціонування морських портів.

Отже, основними покупцями портових послуг є вантажовласники та судновласники. На підставі проведених досліджень було встановлено, що в якості основних критеріїв конкурентоспроможності морських портів вантажовласники виділяють: вартість обслуговування судна, оплату вантажно-розвантажувальних робіт, час стоянки судна під вантажними операціями, якість послуг, що надаються. Водночас під якістю послуг вантажовласники розуміють не тільки збереження вантажу (що, безумовно, відзначено як основний критерій), але і загальний час доставки вантажу, а також виконання індивідуальних побажань (оформлення та доставка рахунків-фактури та інших документів тощо). Також були визначені такі основні критерії, за якими роботу морських портів оцінюють судновласники: вартість обслуговування судна, оплату вантажно-розвантажувальних робіт, загальний час стоянки судна (включаючи стоянку на рейді і біля причалу), якість послуг, що надаються. Під якістю послуг судновласники розуміють не тільки швидкість виконання вантажно-розвантажувальних операцій та збереження вантажу (під час перевалки), але і своєчасне виконання замовлених судном послуг за умови дотримання всіх пунктів, обумовлених контрактом. Отже, основними критеріями, відповідно до яких покупці послуг (як з боку судна, так і вантажу) оцінюють конкурентоспроможність морських портів, є: вартість обслуговування судна (тарифи і збори); оплата вантажно-розвантажувальних робіт; час стоянки судна, цінність послуг, що надаються. Отже, вирішення проблеми підвищення конкурентоспроможності морських портів має здійснюватися і в контексті вищезазначених напрямів.

Сталий розвиток морського порту — це така динаміка функціонування комплексного транспортного підприємства, при якій досягається постійне зростання обсягів вантажно-розвантажувальних робіт, відправлення та перевезення пасажирів, якості й різноманіття видів обслуговування морських суден, підвищення життєвого рівня та зайнятості портових працівників, збереження навколишнього середовища. Оцінка стійкості розвитку морських портів може бути здійснена щодо зміни системи показників діяльності в виробничо-технічній, фінансово-економічній, соціальній та екологічній сферах [5].

Сталий розвиток порту визначається не тільки експлуатаційними характеристиками, а й залежить від інтеграції трьох вимірів (просторового, операційного та соціального). Облік просторових тенденцій дозволить ефективніше організувати управлінську структуру порту, оптимізувати взаємовідносини з безпосередніми партнерами логістичного ланцюга, швидко реагувати на зміну ринкового середовища, проте призводить до того, що порт віддаляється від свого регіону, їх розвиток йде не паралельно та не взаємообумовлено. Розуміння соціальних аспектів розвитку створює відповідальність порту перед громадськістю міста (району), в якому він розташований, і змушує звертати увагу та мінімізувати негативні наслідки своєї присутності на території [6].

Загальна підсумкова характеристика стійкості роботи морського порту залежить від внутрішніх та зовнішніх чинників, які впливають на діяльність порту. Внутрішні (ендогенні) чинники, що забезпечують сталий розвиток морського порту, формуються за рахунок внутрішньопортових виробничо-технічних, кадрових та фінансових можливостей транспортного комплексу. Такими чинниками є: наявність, стан та ступінь відповідності вантажно-розвантажувальної техніки технічному прогресу та технологічним потребам порту; наявність, розміри та стан складського господарства, його відповідність потребам вантажів, що переробляються; наявність достатньої кількості причалів, їх здатність приймати морські судна необхідної водотоннажності; кадрова забезпеченість порту робітниками та кваліфікованими фахівцями; наявність та висока професійна здатність менеджерського апарату порту різних рівнів управління; фінансова забезпеченість порту, достатня для успішного вирішення всіх виробничо-технічних та соціальних проблем колективів; наявність розвинутої соціальної інфраструктури порту; наявність розвинутої мережі інформаційного забезпечення портової діяльності.

Зовнішні (екзогенні) чинники формуються загальнодержавною транспортною політикою країни, її міжнародними економічними зв'язками, станом національної економіки та економіки країн-партнерів у цей період й перспективами їх розвитку в майбутньому. На фінансовий стан морських портів впливають податкова політика держави, яка затверджується урядом, система тарифоутворення, порядок утворення й використання прибутку. До зовнішніх чинників слід віднести наявність та стан внутрішньотранспортної й міжнародної конкуренції на ринку транспортних послуг. Крім того, поведінка та вибір споживачів послуг морських портів, визначаються, в свою чергу, багатьма обставинами внутрішнього та зовнішнього характеру [5].

Отже, у сучасних умовах функціонування морських портів необхідно забезпечити ефективність їх діяльності для підтримки сталого розвитку. Якість і безпека — основні характеристики рівня стійкості морських портів, як частини такої складної техніко-економічної системи (ТЕС), як транспортна галузь, рівня її конкурентоспроможності. З метою сталого розвитку морських портів на державному рівні приймається і розробляється цілий ряд новацій, велику частку серед яких займають інформаційні інтелектуальні технології (ІІТ); їх впровадження дозволить підвищити рівень автома-

тизації і, як наслідок, ефективності функціонування морських портів та рівень безпеки операцій в порту.

Важливим є питання оптимізації роботи морських портів України в рамках інноваційно-інтенсивного шляху розвитку. Практика свідчить: як не чинило опір цьому процесу керівництво стивідорних компаній та інших учасників транспортного процесу, воно змушене погодитися з тим, що застосування сучасних інформаційних технологій дозволяє прискорити та підвищити стійкість (якість) роботи морських портів. Слід також зазначити серйозну відмінність та складність стикування впроваджуваних технологій, які в подальшому неодмінно викличуть проблеми в області інформаційної інтеграції суб'єктів та об'єктів транспортного процесу у рамках глобальної інтелектуалізації. Рішення щодо розробки ІТ та їх реалізації дуже важливо приймати не стільки на локальному, скільки на державному рівні. Крім того, повинна бути усунена диспропорція за ступенем впровадження новацій між учасниками транспортного процесу, проведена уніфікація інноваційних ІТ з урахуванням світової прогресивної практики і загалом — створення єдиного інноваційного поля розвитку морських портів з тісним врахуванням інтересів і можливостей всіх учасників.

ВИСНОВКИ

Сьогодні під час формування конкурентоспроможності морських портів переважає виключно ресурсний підхід, який зосереджує увагу на збільшенні виробничих потужностей. Проте доцільно підвищувати конкурентоспроможність морських портів через пошук нових напрямів та сучасних інструментів.

Для нейтралізації чинників, що обмежують сталий розвиток портів в Україні передусім необхідно переглянути підходи до формування компетенції всіх суб'єктів, що становлять управлінську вертикаль у портовій галузі. Ключовими позиціями є фінансові повноваження, повноваження щодо використання та розпорядження майном і землею, а також щодо залучення приватних інвестицій. Якщо держава в особі центральних органів влади має переслідувати макроекономічні цілі через активну політику в морській галузі загалом, то управління портів повинні бути більш сконцентровані на фінансах, розвитку та операційній діяльності окремих портів.

Література:

1. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Стратегія%20розвитку%20морпортів%20до%202038.pdf> (дата звернення: 21.12.2020).

2. Развитие морских портов на пересечении международных торговых путей. URL: <https://www.pwc.ru/ru/publications/razvitiye-morskikh-portov-v2.html> (дата звернення: 15.11.2020).

3. Про морські порти України: Закон України 4709-VI від 17.05.2012. Відомості Верховної Ради України. 2013. № 7. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 18.12.2020).

4. Подгайный А. Развитие морских портов Украины на основе внедрения обособленных портовых управлений. 2015. URL: Режим доступу: http://agrecua.ua/wp-content/uploads/2017/02/Brief_Landlord_Port_in_Ukraine-UA.pdf (дата звернення: 25.12.2020).

5. Наливайченко С.П., Михайлова В.Е., Амельченко Т.В. и др. Стратегическая ориентация предприятия в современной экономике: монография. Под ред. д.э.н., проф. С.П. Наливайченко. Симферополь: ЧП "Предприятие Феникс", 2008. 307 с.

6. Демьянченко А.Г. Функции и модели управления современным портом. Экономика промышленности. № 3—4. (59—60). 2012. С. 258—267.

References:

1. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2013), "Strategy for the development of seaports in Ukraine for the

period up to 2038", available at: <https://mtu.gov.ua/files/Стратегія%20розвитку%20морпортів%20до%202038.pdf> (Accessed 21 Dec 2020).

2. PwC (2020), "Development of seaports at the intersection of international trade routes", available at: <https://www.pwc.ru/ru/publications/razvitiye-morskikh-portov-v2.html>, (Accessed 15 Nov 2020).

3. The Verkhovna Rada of Ukraine (2012), The Law of Ukraine "On seaports of Ukraine", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (Accessed 18 December 2020).

4. Podgainy, A. (2015), "Development of the seaports of Ukraine through the introduction of separate port authorities", available at: http://agrecua.ua/wp-content/uploads/2017/02/Brief_Landlord_Port_in_Ukraine-UA.pdf (Accessed 25 Dec 2020).

5. Nalyvaychenko, S.P. Mikhailova, V.E. and Amelchenko, T.V. (2008), Strategicheskaja orientacija predpriyatija v sovremennoj jekonomike, [Strategic orientation of the enterprise in the modern economy], Chastnoe predpriyatje "Predpriyatje Feniks", Simferopol, Ukraine.

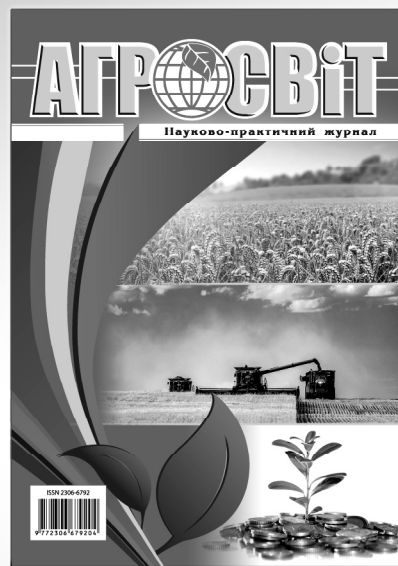
6. Demyanchenko, A.G. (2012), "Modern port management functions and models", *Jekonomika promyshlennosti*, vol. 3—4 (59—60), pp. 258—267.

Стаття надійшла до редакції 8.02.2021 р.

АГРОСВІТ

www.agrosvit.info

Передплатний індекс: 23847



Виходить 24 рази на рік

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України з ЕКОНОМІЧНИХ НАУК (Категорія «Б»)

Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292