

УДК 334.72:005.332.4 (043.3)

*В. М. Романюк,
аспірант кафедри економіки підприємства
Київського національного університету імені Тараса Шевченка*

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК ПЕРЕДУМОВА ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ДП "АНТОНОВ"

*V. Romaniuk,
Postgraduate Student of Economic of an Enterprise
Department of Taras Shevchenko Kyiv National University*

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS A CONDITION TO INCREASE THE GOVERNANCE
EFFECTIVENESS OF STATE ENTERPRISE "ANTONOV"

У статті проаналізовано ефективність державного регулювання розвитку авіабудівної галузі України. Автором досліджено чинники, які можуть впливати на ефективність управління вітчизняними підприємствами авіабудування та їх конкурентоспроможність, виокремивши сильні, слабкі сторони, загрози та можливості розвитку підприємств авіабудування України, розроблено SWOT-аналіз. Запропоновано трансформацію наявної форми консолідації капіталу ДП "Антонов" у державно-приватну корпорацію з метою підвищення ефективності корпоративного управління підприємств авіабудування. Автором досліджено напрями вдосконалення державно-приватного партнерства шляхом корпоратизації ДП "Антонов" на мікро-, мезо-, макрорівнях економічної системи України, а також зазначено передумови ефективної експансії ПАТ "Антонов" у глобальне середовище.

The article analyzes the effectiveness of state regulation of aircraft industry of Ukraine. The author researched the factors that may affect the efficiency of governing the national aircraft enterprises and their competitiveness, outlined the strengths, weaknesses, threats and opportunities of aircraft industry in Ukraine, developed a SWOT-analysis. A transformation of existing forms of capital consolidation "Antonov" in public-private corporation in order to improve corporate governance in aircraft industry. Mentioned the ways of improving the public-private partnership through corporatization State Enterprise "Antonov" on the micro-, meso-, macro levels of economic system of Ukraine, as well as the global environment expansion.

Ключові слова: авіабудівна галузь, державно-приватне партнерство, ефективність корпоративного управління, державне підприємство, корпоративні права держави.

Key words: aircraft industry, public-private partnership, the effectiveness of corporate governance, public company, corporate rights of the state.

У періоди несприятливої кон'юнктури світового ринку авіабудування потребують подальшого розвитку питання вдосконалення управління державними підприємствами стратегічно важливих галузей економіки України. Актуалізуються дослідження ефективності державно-приватного партнерства за рахунок корпоратизації державних підприємств та трансформації наявної форми капіталу, формування публічних акціонерних компаній з урахуванням забезпечення конкурентних переваг на основі прямого субсидювання та держзамовлень, використовуючи фінансові механізми й моделі провідних корпоративних структур світу.

Суттєвий внесок у дослідження теоретичних питань ефективного функціонування системи та механізмів державно-приватного партнерства в розрізі різних галузей економіки, визначення сучасних практичних форм партнерства держави і приватних компаній, ефективності управління підприємствами, у т.ч. державними, внесли такі вітчизняні та зарубіжні науковці, як Е. Альтман, О. Астаф'єва, В. Афанасьєв, Д. Баюра, І. Бланк, А. Головчук, О. Пригара, А. Шевцов тощо.

Очевидним є той факт, що вітчизняне літакобудування є однією з тих високотехнологічних галузей промисловості, яка за сучасних умов здатна забезпечити

Таблиця 1. SWOT-аналіз авіабудівної галузі України

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> – вигідне географічне положення у просторі європейських та світових ринків; – достатньо розвинута та диверсифікована транспортна інфраструктура; – наявність галузевих науково-дослідних інститутів; – кваліфіковані трудові ресурси; – конкурентна ціна, враховуючи вплив значної девальвації; – наявність підприємств, які випускають унікальну продукцію 	<ul style="list-style-type: none"> – застарілі основні фонди виробництва; – високі вхідні бар'єри на світових ринках; – низький рівень використання нових технологій; – низький рівень інноваційної активності; – залежність від постачань вузлів, деталей та комплектуючих виробів з інших країн; – відтік кваліфікованих кадрів за кордон; – експорт переважно в країни СНД; – низька ефективність просування на закордонні ринки; – невисокий рівень конкурентоспроможності порівняно з продукцією розвинутих країн
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> – можливість поживлення внутрішнього ринку України, шляхом переорієнтації попиту з-боку військового комплексу; – високі ціни на продукцію машинобудування на ринках розвинутих країн; – висока інноваційна активність галузі і поява нових технологій на світовому ринку; – можливість часткового освоєння ринків Азії, Африки та Південної Америки; – відносно стабільний попит на ринку Росії, Китаю, Індії, Іраку, Ірану, Лівії, Єгипту 	<ul style="list-style-type: none"> – скорочення зовнішнього попиту на продукцію авіабудування; – низький рівень доданої вартості продукції авіабудування; – недостатня розвиненість вітчизняного фондового ринку; – недосконалість державних заходів для розвитку галузі; – відсутність стабільного фінансування урядових програм за термінами і обсягами; – зростання цін на продукти і послуги природних монополій

Джерело: адаптовано автором за даними [1, с. 55].

швидкий перехід України до інноваційної концепції розвитку.

Аналізуючи авіабудівну галузь України, варто окремо зупинитися на чинниках, які можуть впливати на ефективність управління вітчизняними підприємствами авіабудування та їх конкурентоспроможність, виокремивши сильні, слабкі сторони, загрози та можливості розвитку підприємств авіабудування України (SWOT-аналіз) (табл. 1).

Розглянемо детальніше деякі з виокремлених у SWOT-аналізі факторів, що впливають на ефективність корпоративного управління підприємствами авіабудівної галузі.

Однією з основних диспропорцій економіки України, яка ускладнює її розвиток, є низький рівень доданої вартості товарів, що виробляються вітчизняною промисловістю. Наслідки світової фінансово-економічної кризи, яка розпочалась у 2008—2009 рр. продемонстрували, що економічна система, зорієнтована на виробництво таких товарів, є більш вразливою до негативних чинників. Більше того, розвиток авіабудування в Україні гальмується значною ємністю світового ринку, а також внутрішніми політико-економічними бар'єрами, — насамперед необхідністю оновлення авіапарків.

Розвиток авіабудівної галузі України має важливе соціальне значення для економіки (розвиток суміжних галузей, інфраструктури, збільшення робочих місць тощо). Економічний стан машинобудування та промисловості України багато в чому залежить від кон'юнктури зовнішніх ринків. Нестабільні, внаслідок кризових явищ останніх років, показники відновлення ділової активності та економіки в ряді країн, які є основними споживачами української продукції авіабудування, залишались ключовими факторами, що негативно впливали на галузь. Основними ринками збуту української продукції є країни СНД, Індія, Ірак, Іран, Лівія, Єгипет.

Вітчизняна літакобудівна галузь довгий час залишається у системному кризовому стані, спостерігається зниження науково-технічного та технологічного потенціалу, зростає науково-технологічна відсталість від розвинутих держав. Для підприємств галузі характерним є високий рівень зношеності основних фондів (більше 70%), дефіцит молодого покоління кваліфікованих кадрів, відсутність механізму державної підтримки, а також системи стимулювання продажів виробле-

ної продукції як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках.

Незважаючи на вкрай важку фінансову ситуацію, що склалася у вітчизняній авіаційній промисловості, ще 3—5 років в Україні може зберегтись конструкторський потенціал у сфері розробки пасажирських і транспортних літаків. Залишилися поки що і виробничі потужності, хоча рівень їх зносу є дуже високим. Крім того, на українські літаки поки що зберігається потенційний попит, за умови виконання українською стороною затверджених графіків поставок.

У середньостроковій перспективі світовий ринок авіаперевезень військових та цивільних вантажів може відчути нестачу літаків відповідного призначення, оскільки наявний парк літаків (у тому числі марки "АН") країн СНД, Близького Сходу, Африки та Південно-Східної Азії через значний рівень зношеності потребує оновлення. Проте системна криза вітчизняної авіабудівної галузі ставить під сумнів виконання навіть вже наявних контрактів на будівництво літаків.

Відповідно до Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року [2], схваленої Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2008 року № 1656-р, було заплановано проведення структурних перетворень шляхом приватизації підприємств авіаційної промисловості з урахуванням особливостей галузі та збереженням державного впливу на прийняття стратегічних рішень. На думку розробників стратегії, такий підхід повинен був надати змогу залучити позабюджетні ресурси для фінансування, реформування вітчизняної авіаційної промисловості (стратегічні інвестиції) і значно скоротити неефективне витрачання бюджетних коштів на розвиток галузі.

Необхідно зазначити негативний тренд, який спостерігався у 2012—2013 роках, а саме: скорочення обсягів замовлень на українські літаки з боку Росії, яка на сьогодні активно просуває свою продукцію як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках (зокрема, "Суперджет 100", який був розроблений Компанією "Гражданские самолеты Сухого"). Крім Росії, потенційний попит на українську продукцію авіабудування поки що зберігається з боку таких країн, як: Індія, Південна Америка, Туреччина, країни СНД та інші.

У цілому слід зазначити, що боротьба на світовому ринку цивільного авіабудування загострюється. За прогнозами експертів до 2030 року світовий повітряний флот може збільшитись удвічі (з 18 до 37 тис. одиниць). Стратегічним ринком для "Boeing" та "Airbus" є також Східна Азія. За прогнозами фахівців, у найближчі п'ятнадцять років тільки Китай збільшить повітряний флот на п'ять тисяч літаків (частка КНР на світовому авіаринку може зрости з 10% до 17%). Експерти переконані, що рано чи пізно суперництво Boeing і Airbus завершиться та можуть з'явитися нові потужні гравці. Так, Китайська корпорація комерційних літаків "Comac", заснована у 2009 році, дуже стрімко розвивається. До 2020 року компанія планує завоювати 10—15% світового ринку. Китай все більше претендує на роль "технологічної супердержави" і вважає створення авіабудівної компанії, яка могла б на рівних конкурувати з західними лідерами, державним пріоритетом.

Як зазначалося раніше, авіаційна галузь належить до базових, стратегічно важливих секторів економіки України, а НАДКР із створення нової авіаційної техніки включено до категорії критичних технологій. У свій час радянська авіабудівна галузь формувалась у складі проектно-конструкторських бюро з розробки документації та технології виробництва літаків, вертольотів і двигунів до них, а також відповідних заводів з їх дослідних і серійних випусків, які працювали на кінцевий результат. Ліквідація СРСР з наступним формуванням нових держав призвела до руйнування встановлених коопераційних відносин у промисловості.

Щодо сучасної ситуації: у вітчизняному авіабудуванні проектні та виробничі потужності не працюють на кінцевий результат. Не досягнуто необхідної прозорості в економічній та фінансовій діяльності державних підприємств авіаційної галузі. Досі не впроваджено світову практику державно-приватного співробітництва, що продемонструвала ефективне підтвердження у розвинутих країнах світу. Таким чином, літакобудування України на сьогодні, особливо з огляду на сучасні вимоги до параметрів економічності, надійності та екологічності авіаційної техніки (наприклад, основні вимоги сучасного авіабудування до 2020 року: скорочення на 20% споживання палива, більше 50% ваги — композиційні матеріали тощо), принципово нового запропонувати вітчизняним та іноземним авіакомпаніям з власного серійного виробництва не може.

Фактично, після розпаду Радянського Союзу, авіаційна галузь України опинилася у скрутному становищі, що зумовлювалося в першу чергу стрімким зростанням впливу науки та новітніх технологій на соціально-економічний розвиток країн протягом останніх десятиліть. Це визначало необхідність переходу до інноваційної концепції розвитку авіабудівної галузі.

На сучасному етапі світова авіаційна промисловість розвивається шляхом укрупнення виробничих об'єднань та створення великих акціонерних компаній. Водночас авіаційна промисловість України тривалий час залишалася осторонь цих процесів. Тому вагомою подією в рамках даної концепції стало створення у березні 2007 році на базі окремих авіаремонтних і авіаційних підприємств державного авіабудівного концерну "Авіація України".

Концерн провадив діяльність спрямовану на залучення інвесторів, в першу чергу іноземних, розробляв інвестиційні проекти та здійснював контроль їх реалізації, сприяв залученню коштів міжнародних фінансових ринків. Крім того, управлінням концерну було здійснено ряд заходів для розвитку науково-технічного співробітництва з іноземними підприємствами та організаціями, зокрема забезпечення виконання спільних науково-дослідних, проектно-конструкторських та експериментальних робіт, організація навчання

та стажування спеціалістів за кордоном, обмін в установленому порядку науково-технічною інформацією тощо.

Проте діяльність концерну виявилась неефективною. І тільки в 2008 р. відповідно до Указу Президента України від 27 червня 2008 р. № 597 "Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 30 травня 2008 року "Про стан виконання Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 року та першочергові завдання розвитку вітчизняного авіабудування" та Постановою Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2008 р. № 1014 "Питання державного авіабудівного концерну "Авіація України" з метою створення сприятливих умов для ефективного використання виробничої, науково-технічної потужності авіаційних підприємств Кабінет Міністрів України постановив утворити Державний авіабудівний концерн "Антонов".

До концерну увійшли чотири авіабудівних підприємства — АНТК імені Антонова, Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, державне підприємство "Київський авіаційний завод "Авіант" і державне підприємство "Завод 410 цивільної авіації".

Слід зазначити, що АНТК "Антонов" є основоположником створення сучасної транспортної авіації. Підприємство виконує повний цикл робіт від створення до експлуатації літальних апаратів, включаючи проектування, конструювання дослідних зразків, проведення льотних випробувань та сертифікацію, а також супровід їх в експлуатації.

У 2009 році Кабінет Міністрів України, за пропозицією колишнього Міністерства промислової політики України, ухвалив близько 20 нормативних актів щодо забезпечення пріоритетного розвитку виробництва літаків Ан-148 (158), Ан-74 та покращення ситуації на провідних підприємствах країни із серійного виробництва та ремонту літаків, зокрема на Харківському державному авіаційному виробничому підприємстві, Київському авіаційному заводі "Авіант", заводі 410ЦА [3].

Однак, слід зазначити, що програма розвитку авіаційної промисловості до 2010 року була профінансована лише на 19% від реальних потреб (950 млн грн.) [4]. Результатом дефіциту інвестицій стала відсутність обігових коштів, що призвело до зростання боргів та заборгованості з виплати заробітної плати.

Отже, навіть після вагомих перетворень у структурі концерну та певної підтримки розвитку авіабудівної промисловості з боку держави, оцінка результатів реалізації концепції не увінчалася запланованим успіхом.

Як результат та міжнародному ринку авіаційної продукції вітчизняна літакобудівна галузь представлена у сегменті регіональної, транспортної авіації та двигунобудування, тоді як, з результатами досліджень, найпробудованішою вважається ніша магістральних пасажирських лайнерів.

У 2015 р. у результаті військово-політичного конфлікту на території України виникла об'єктивна необхідність підпорядкування ДП "Антонов" ДК "Укроборонпром", що й було закріплено у відповідній Постанові Кабінету Міністрів України № 269 від 31.03.2015 р. [5].

Органи управління ДП "Антонов". Підприємство підпорядковано Міністерству економічного розвитку і торгівлі України. Президент — генеральний конструктор — орган, який здійснює поточне (оперативне) керівництво підприємством, організовує його виробничо-господарську, соціально-побутову та іншу діяльність, забезпечує виконання завдань підприємства, передбачених законодавством, статутом підприємства та трудовим контрактом. Призначається на посаду та є підзвітним Міністерству економічного розвитку і торгівлі України.

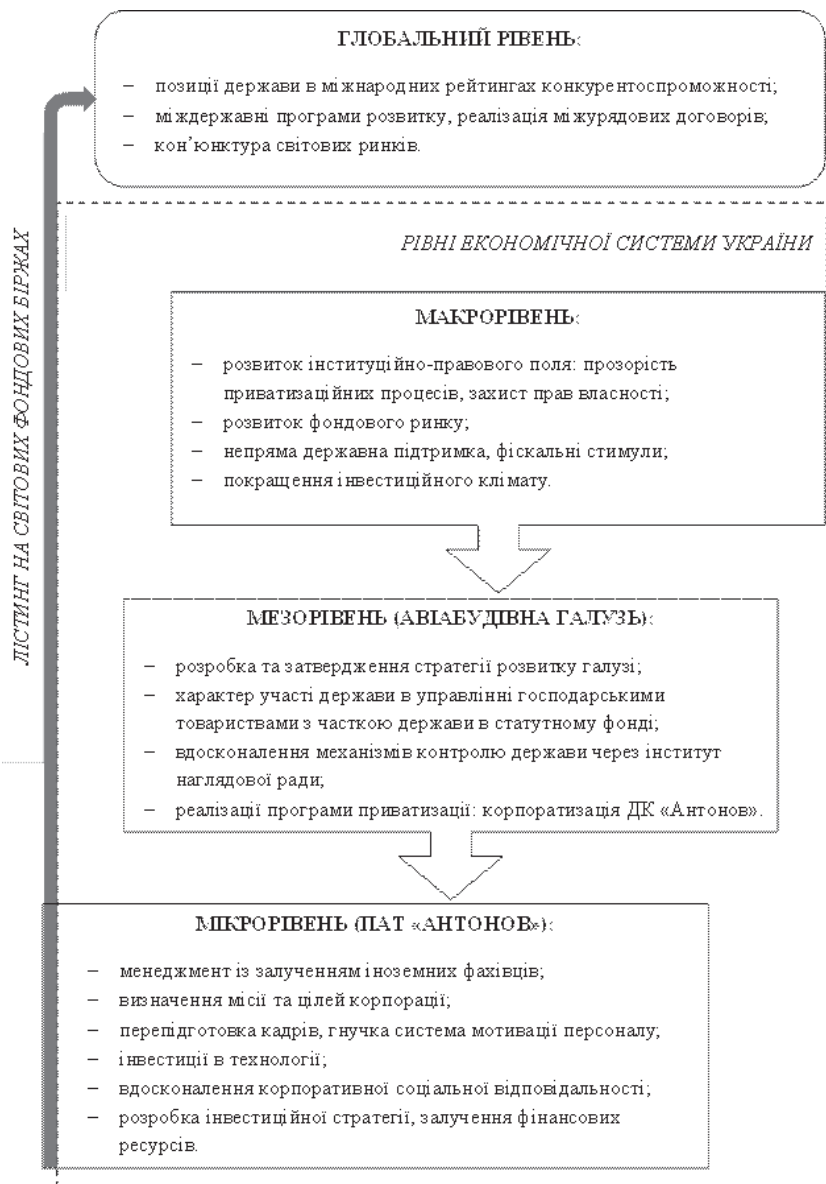


Рис. 1. Напрями вдосконалення державно-приватного партнерства шляхом корпоратизації ДП "Антонов" (на прикладі авіабудівної галузі)

Джерело: розроблено автором.

Перший віце-президент — генеральний директор діє без довіреності від імені підприємства представляє його інтереси у всіх вітчизняних та іноземних підприємствах, фірмах та організаціях, розпоряджається майном та грошовими коштами підприємства, укладає договори (угоди, контракти), у тому числі трудові угоди, зовнішньоекономічні контракти, видає довіреності, відкриває в банках розрахункові та інші рахунки, затверджує штатний розклад підприємства, здійснює прийом та звільнення працівників, застосовує заходи заохочення та стягнення, видає накази та розпорядження, які обов'язкові для всіх працівників підприємства.

Як бачимо, структура залишається вертикально-інтегрованою, що може негативно впливати на якість управління. Тому, питання вдосконалення підходів до управління державним підприємством залишається актуальним.

Теперішня організаційна форма державного підприємства є неефективною.

Раніше, генеральний директор ДП "Антонов" заявив: "Як держпідприємство, ми сьогодні маємо масу обмежень. Наприклад, ускладнена процедура створення спільних підприємств, певні національні закони ускладнюють ефективну кооперацію з виготовлен-

ня нових літаків. Це ставить нас не в однакові умови з конкурентами на світових ринках..." [6]. Однак приватизація ДП "Антонов" не вирішить проблеми, а інтеграція з іноземною компанією — складний процес, що потребує обґрунтування обмінних, розподільчих тощо аспектів діяльності та вибору відповідних партнерів.

Доцільною видається трансформація наявної форми консолідації капіталу ДП "Антонов" у публічне акціонерне товариство "Антонов". Для цього потрібно перетворити державне, централізовано кероване підприємство в державно-приватну корпорацію з істотною часткою держави в управлінні капіталом.

У вітчизняній моделі корпоративного управління, де держава є активним власником при вирішенні питання ефективності управління державними корпоративними правами, вона повинна ставити наступні цілі [7, с. 74—75]:

- отримувати вигоди від ефективного управління корпоративними правами, стимулювати інвестиційні шляхи розвитку державного корпоративного сектору економіки;

- проводити управління корпоративним сектором у рамках реалізації переважно соціальних функцій

держави, підвищити роль господарських товариств з державною часткою у вирішенні нагальних соціальних потреб;

— забезпечити стабільність та передбачуваність управління державними корпоративними правами, для цього запровадити системний підхід до управління державними корпоративними правами, який би забезпечував підвищення ефективності використання державного майна при управлінні державними корпоративними правами, що в свою чергу повинно призвести до суттєвого збільшення бюджетних надходжень та захисту прав держави як власника корпоративних прав.

Нині господарські товариства з часткою держави у статутному фонді потребують системного підходу до управління результативністю та ефективністю своєї діяльності, адже на сьогодні діяльність з управління державними підприємствами загалом є низькоефективною.

Пропонуємо проаналізувати вигоди від державно-приватного партнерства, що передбачає корпоратизацію ДП "Антонов" зі збереженням істотної участі держави в управлінні капіталом (рис. 1).

На мікрорівні економічної системи України отримуємо ПАТ "Антонов", що передбачає формування ефективної системи корпоративного управління із використанням успішного досвіду міжнародних підприємств, насамперед авіабудівної галузі, а саме:

— залучення іноземних фахівців з успішним досвідом управління підприємствами авіабудування (чи окремими проектами);

— визначення місії та цілей підприємства, затвердження їх на загальних зборах акціонерів;

— перепідготовка персоналу та запровадження гнучкої системи мотивації спеціалістів різних рівнів;

— залучення інвестицій в науково-дослідні розробки;

— вдосконалення корпоративної соціальної відповідальності, що сприяє формуванню позитивного іміджу підприємства для потенційних інвесторів;

— розробка інвестиційної стратегії, що передбачає безперервне фінансування проектів корпорації.

На мезорівні економічної системи України необхідним є стимулювання розвитку вітчизняної авіабудівної галузі, а саме:

— розробка та затвердження стратегії розвитку вітчизняної авіабудівної галузі органами центральної виконавчої влади, з урахуванням стратегічного характеру даної галузі;

— закріплення на законодавчому рівні характеру участі держави в управлінні господарськими товариствами з часткою держави в статутному фонді;

— вдосконалення механізмів контролю держави через інститут наглядової ради — закріплення частки членів наглядової ради, що делегуються державою;

— контроль за реалізацією програми приватизації — корпоратизація ДП "Антонов".

Макрорівень економічної системи України має відповідати міжнародним принципам та стандартам забезпечення розвитку всіх галузей економіки, насамперед:

— розвиток інституційно-правового поля: прозорість приватизаційних процесів, захист прав власності;

— розвиток фондового ринку;

— непряма державна підтримка, фіскальні стимули та прозора бюджетна політика;

— покращення інвестиційного клімату, гарантування державою прав інвесторів у стратегічно важливій галузі економіки України.

Всі вищезазначені заходи сприятимуть виходу вітчизняних підприємств авіабудівної галузі на глобальний рівень, що автоматично покращить позиції

держави в міжнародних рейтингах конкурентоспроможності, відкриє можливості долучитися до міждержавних програм розвитку та успішної реалізації міжурядових договорів, міжнаціональних проектів тощо.

Література:

1. Пригара О.Ю., Ярош-Дмитренко Л.О. Привабливість міжнародних ринків для українських виробників машинобудівної галузі / О.Ю. Пригара, Л.О. Ярош-Дмитренко // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка. — 2012. — Вип. 132. — С. 53—56.

2. Про схвалення Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.2008 № 1656-р [Електронний ресурс]: Урядовий портал. — Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1656-2008-%D1%80>

3. Мінпромполітики: 2009 рік став переломним для відновлення авіабудування в Україні [Електронний ресурс]: Урядовий портал. — Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=-243126207&cat_id=35884

4. Борисюк І.О. Основні напрямки розвитку авіаційної промисловості України // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Збірник наукових праць. Вип. 29. — Київ: НАУ, 2011. — С. 173—178.

5. Деякі питання державного підприємства "Антонов": Постанова Кабінету Міністрів України від 31.03.2015 р. № 269 [Електронний ресурс]: Урядовий портал. — Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/rada/show/269-2015-%D0%BF>

6. Згурець С. Крила України / С. Згурець // Український журнал. — № 9. — 2011. — С. 20—22.

7. Баюра Д.О. Управління державними корпоративними правами: оцінка ефективності / Д.О. Баюра, Ю.С. Чихачова // Теоретичні та прикладні питання економіки. — К.: ВПЦ "Київський університет". — 2010. — № 23. — С. 69—76.

References:

1. Prigara, O.Yu. and Yarosh-Dmytrenko, L.O. (2012), "The attractiveness of international markets for Ukrainian producers of machine-building industry", *Visnyk Kyivskogo natsionalnogo universitetu imeni Tarasa Shevchenka*, vol. 132, pp. 53—56.

2. Cabinet of Ministers of Ukraine (2008), "Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On approval a Development Strategy of the Ukrainian aircraft industry till 2020", available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1656-2008-%D1%80> (Accessed 30 August 2015).

3. The official site of the Cabinet of Ministers of Ukraine (2009), "Ministry of Industrial Policy: 2009 became a turning point in recovering the aircraft industry in Ukraine", available at: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=243126207&cat_id=35884 (Accessed 30 August 2015).

4. Borysiuk, I.O. (2011), "The main directions of Ukrainian aircraft industry development", *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury*, vol. 29, pp. 173—178.

5. Cabinet of Ministers of Ukraine (2015), "Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "Some questions of State Enterprise "Antonov", available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/rada/show/269-2015-%D0%BF> (Accessed 30 August 2015).

6. Zgurets, S. (2011), "The wings of Ukraine", *Ukrayinskyi journal*, vol. 9, pp. 20—22.

7. Bayura, D.O. and Chikhachova, Yu.S. (2010), "The governance of state corporate rights: effectiveness evaluation", *Teoretychni ta prikladni pitannia ekonomiky*, vol. 23, pp. 69—76.

Стаття надійшла до редакції 30.08.2015 р.