

УДК 339.165.4

І. В. ПОЗНАНСЬКА¹

¹ Відділ ринку транспортних послуг Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, Французький бульвар, 29, 65044, Одеса, Україна, тел. (050) 5650650, ел.пошта roznan75@gmail.com

МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ УЧАСТІ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ УКРАЇНИ У МОРСЬКІЙ ТОРГІВЛІ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Метою роботи є розробка методологічного підґрунтя для розвитку найбільш перспективних напрямків морських перевезень в Україні з урахуванням пріоритетів розвитку морської політики України. **Методика** Метод аналізу і синтезу застосовано при вивченні основних міжнародних та національних особливостей розвитку ринків морських перевезень. Діалектичний метод пізнання і системний підхід був застосований до вивчення економічних закономірностей сучасного міжнародного ринку морських перевезень. Метод індукції та дедукції використано при формулюванні узагальнень, теоретичних висновків на основі вивченого матеріалу. **Результати** Проаналізовано основні напрямки формування ринків міжнародних морських перевезень з виділенням частки ринку Європейського союзу, визначено останні тенденції та виділено перспективні ринки морських перевезень для України. Визначено можливість для українських суднобудівників розвивати ринок будови суден для внутрішніх водних перевезень. Виділено ринок праці моряків, як найбільш розвинений та перспективний для України, що потребує державної підтримки в напрямку захисту прав громадян України, як значний соціально-економічний чинник. Визначено можливість розвитку ринку реєстрації флоту в Україні за рахунок підтримки законопроекту «Про міжнародний реєстр суден України» або введення податкових пільг для суден зареєстрованих під українським прапором шляхом введення тоннажного податку. У роботі запропоновано використовувати чинники розвитку окремих ринків морських перевезень для визначення напрямку національної морської транспортної політики. **Наукова новизна.** Удосконалено методологічні основи участі судноплавних компаній України в міжнародних ринках морської торгівлі за рахунок визначення чинників та ступеню їх відкритості. **Практична значимість** Використання наведених методологічних основ допоможе науково-обґрунтовано визначити шляхи створення умов ефективного розвитку судноплавних компаній України та конкурентної участі України у морській торгівлі Європейського союзу.

Ключові слова: судноплавні компанії; морська торгівля; ринки морської діяльності; інтеграція, режим найбільшого сприяння

Постановка проблеми

Виконання вимог Угоди з ЄС, гармонізація законодавчої бази, інтеграційні процеси, що спрямовані також на створення режиму найбільшого сприяння, процеси лібералізації транспортних послуг мають безпосередній вплив на функціонування судноплавних компаній України. (ст.88 Угоди про асоціацію України з ЄС) [1] Складний стан національної судноплавної галузі поряд, розвинутою європейською, не сприяє зміненню умов функціонування. Процеси консолідації, що спостерігаються у міжнародних морських перевезеннях створюють практично не можливі умови для входження українських судноплавних компаній на ринки морської діяльності. Визначення основних напрямків розвитку судноплавної галузі ЄС з урахуванням загальносвітових тенденцій дозволить визначити чинники, що впливають на

успішне визначення напрямку національної морської транспортної політики.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Мінлива природа фрахтового ринку, велика залежність її від світової торгівлі товарами потребують постійного моніторингу показників роботи галузі, який знаходить своє відображення у роботах багатьох зарубіжних вчених, дослідницьких та міжнародних організацій. [2,3,4,5,6,7] Вітчизняні вчені за весь період незалежності України присвятили цій проблемі багату кількість робіт, які не можуть бути розглянуті в рамках цього дослідження в повному обсязі, але основні напрямки досліджень присвячені інвестиційної привабливості судноплавної галузі [8], морської транспортної політики України [9], дотримання міжнародних вимог до судноплавної діяльності [10], формування

сприятливого податкового режиму для судноплавства [11] та багато інших. При цьому виконання умов Угоди з ЄС створює додаткові аспекти при формуванні умов функціонування українських судноплавних компаній.

Постановка завдання

Проблема формування необхідних та достатніх умов ефективного функціонування та розвитку національних судноплавних компаній є дуже важливою для кожної морської держави. Метою дослідження є створення методологічного підґрунтя для розвитку найбільш перспективних напрямків морських перевезень в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження

Невід'ємною та основною складовою морської торгівлі залишається судно, яке виконує перевезення та формує навколо себе багато чисельну множину ринків морської діяльності. Кожен з цих ринків відрізняється наявністю особливих характеристик, які формують умови входження до ринку. Розглянемо основні з них: ринок суднобудування та судноремонту, ринок оперування суднами, фрахтовий ринок, ринок праці робітників морського транспорту, ринок реєстрації флоту, ринок утилізації флоту.

Відмінними особливостями ринку суднобудування та судноремонту є висока наукоємність, тривалість циклів розробки і побудови, висока капіталомісткість продукції галузі. У 2015 році 91,3% нового тоннажу світового флоту (в рег. тоннах) було побудовано в трьох країнах, а саме в Китаї (36,1%), Республіці Корея (34,3%) і Японії (20,9%) [2]. Питома вага цих країн залишився практично незмінною у порівнянні з 2014 роком при незначному збільшенні частки Китаю і невеликому зниженні частки Японії. На Китай припадає найбільша частка в секторі балкерів і суден для генеральних вантажів, Республіка Корея має найбільш сильні позиції в секторі контейнеровозів, газовозів і нафтових танкерів, а Японія в основному спеціалізується на будівництві балкерів. Решта країн світу, включаючи європейські країни, як і раніше займають провідне місце в будівництві поромів і пасажирських суден, включаючи круїзні судна. Спостерігається збільшення частки суднобудівних верфей Філіппін на ринку контейнеровозів.

В умовах зниження активності в суднобудівному секторі та обмежених фінансових ресурсів у судновласників і банків світової портфель замовлень знову знизився в 2015-2016 роках в більшості типів суден за винятком контейнеровозів. Порівняно з піковим рівнем 2008-2009 років, як видно з рисунку 1, портфель замовлень на контейнеровози знизився на 46%, нафтових танкерів - на 51%, балкерів - на 61% і суден для генеральних вантажів - на 82% (саме різке скорочення). До теперішнього часу в 2016 році було відзначено збільшення тоннажу, відправленого на злам, і уповільнення темпів розміщення нових замовлень, що виявилось недостатньо ефективним для скорочення надлишкового тоннажу на ринку.

При низькому рівні цін на нафту оператори суден не настільки зацікавлені в експлуатації суден на знижених швидкостях з метою економії палива, а підвищення швидкості експлуатації суден може приводити до вивільнення додаткових суден і тим самим ще сильнішого збільшення надлишкової провізної здатності. Ще одним наслідком низьких цін на нафту є зниження зацікавленості судновласників у відправці на злам старих неефективних суден.

Ринок експлуатації флоту операторами суден здебільшого складається з контейнеровозів, який активно розвивається. Особливістю цього ринку є те, що питаннями експлуатації та розподілу суден займається не судновласник, а компанія лінійного судноплавства, яка може фрахтувати судно у судновласників і керуючих компаній. Судновласницькі компанії, такі як "Англо-істерн", НСБ і "В.шіпс", часто менш відомі широкому загалу, ніж оператори лінійних перевезень, такі як "Маерск" і "Евергрін", назви яких видно на експлуатованих ними суднах і які пропонують свої послуги торговельним компаніям. Станом на кінець липня 2016 року найбільшою компанією лінійного судноплавства за показником провізної здатності експлуатованих нею контейнеровозів в ДФЕ була "Маерск" з часткою на ринку 15,1%, за якої за цим показником слідували "Медітерреніан шіппінг компані" (13,4%), КМА-КГМ (9,2%) 2, "Чайна Оушен шіппінг (груп) компані" (7,8%) і "Хапаг-Ллойд" (4,8%). Чотири з цих п'яти найбільших перевізників є європейськими компаніями, тоді як більшість серед інших 20 найбільших компаній базуються в Азії, і серед них немає компаній в Африці чи Америці

(оскільки базувалася в Чилі "Компанія Судамерикана де вапорес" злилася з компанією "Хапаг-Ллойд"). Згідно з оцінками [3], з урахуванням найостанніших злиттів і перегрупувань альянсів ступінь концентрації в галузі, що розраховується по загальноприйнятій індексу Херфіндала-Хіршмана, збільшилася в 2014-2016 роках більш ніж на 70%. Незважаючи на

зазначене збільшення, нинішній рівень індексу свідчить про помірну ступінь концентрації ринку. Одним з альтернативних методів оцінки рівня концентрації є розрахунок частки на ринку за показником фактичних перевезень контейнерів на відміну від провізної здатності контейнеровозів.

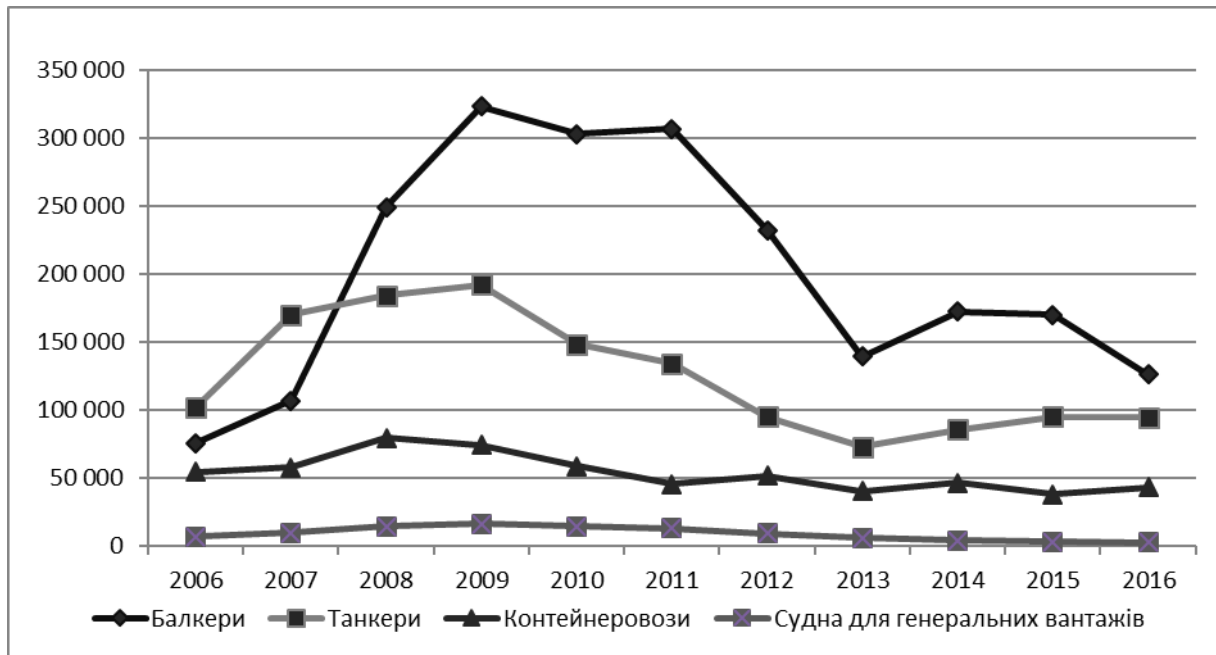


Рис.1 Світовий обсяг замовлень на нові судна 2006-2016 роки (за даними Clarkson Research)

Фрахтовий ринок поділяється на ринок балкерного, танкерного, контейнерного флоту та ринок суден для генеральних вантажів. Серед країн, що розвиваються найбільшим флотом володіють азіатські країни, це, перш за все, Китай і Сінгапур. Розвиненим країнам як і раніше належить майже 60% світового флоту (рис. 2), хоча питома вага країн, що розвиваються продовжує збільшуватися. Серед 35 країн з найбільшим флотом 18 знаходяться в Азії, 13 - в Європі і 4 - на Американському континенті.

Що стосується окремих субрегіонів, то країнами, які володіють найбільшим флотом в Африці, є Ангола (5,4 млн. т дедвейту), Нігерія та Єгипет; в Південній Америці - це Бразилія (15,8 млн. т дедвейту), Боліварська республіка Венесуела і Чилі; в Південній Азії - це Індія (21,7 млн. т дедвейту), Бангладеш і Пакистан; а в Південно-Східній Азії - це Сінгапур (95,3 млн. т дедвейту), Індонезія і Малайзія [4].

Країни, що володіють флотом, також спеціалізуються на різних типах суден. Для країн з перехідною економікою характерна найбільш висока частка в секторі нафтових танкерів, багато з яких належать Російській Федерації. Велика частина суден постачання морських платформ належить країнам, що розвиваються Африки та Америки, зокрема Анголі, Бразилії, Мексики і Нігерії.

Ринок праці робітників морського транспорту складається з 1,5 млн. моряків, з них приблизно 51% приходить на осіб командного складу і 49% осіб рядового складу, таких як матроси першого та другого класів; для порівняння в 2005 році це співвідношення складало відповідно 45% і 55%. Вперше в історії доля осіб командного складу перевищила частку осіб рядового складу, що пояснюється технологічним прогресом і зниженням попиту на ручну роботу на борту суден. Занятість на борту суден може служити прикладом значення

економії, обумовленої ростом масштабу, у морських перевезеннях. Так, для обслуговування контейнеровозу або балкера місткістю 10 тис. GRT необхідно 14-15 моряків, тоді як для обслуговування судна, що вміщує в 10 разів більше (100 тис. GRT), не потрібно збільшувати кількість членів екіпажу в 10 разів, а достатньо лише 19-20 моряків.

У 2005-2015 роках рівень світового попиту на моряків збільшився на 45%, що приблизно відповідало зростанню світового флоту за той же період. Основними постачальниками робочої сили в світовому судноплаванні є: Китай

(243 635 моряків), Філіппіни (215 500), Індонезія (143 702), Російська Федерація (87 061), Індія (86 084) і Україна (69 000) [5]. З урахуванням чисельності населення відповідних країн грошові перекази моряків, що працюють за кордоном, мають набагато більш суттєве значення в порівнянні з іншими основними постачальниками робочої сили. Наприклад, по відношенню до загальної чисельності населення практично два з кожної 1000 філіппінських громадян працюють на борту суден у порівнянні з менш ніж однією людиною з кожних 10 000 громадян Індії. [6].

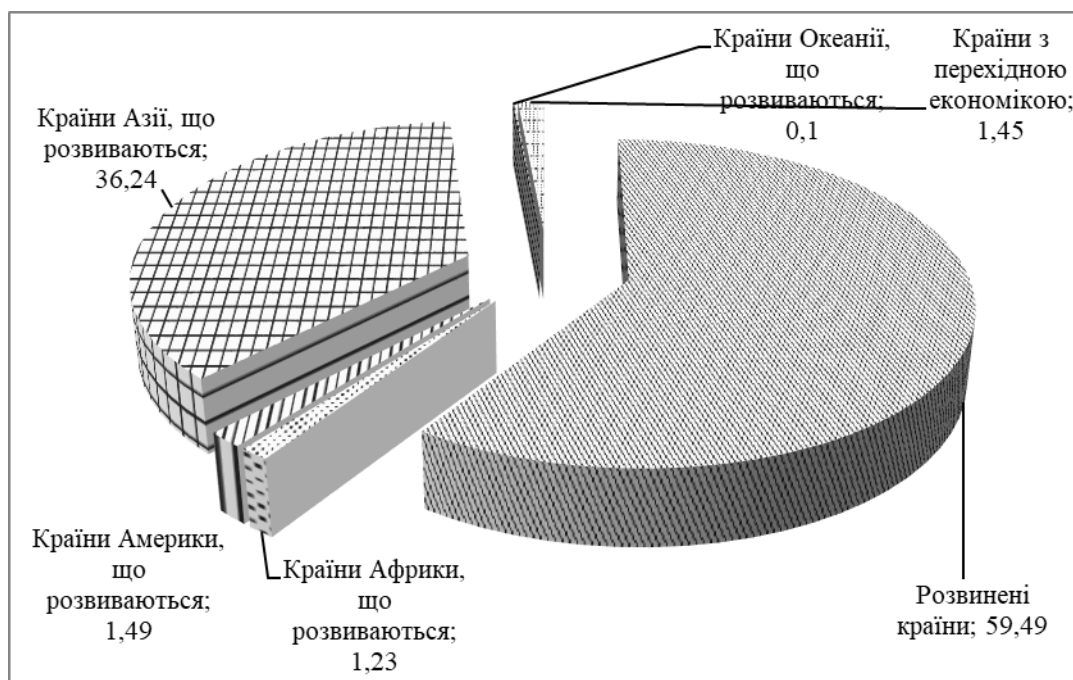


Рис. 2 Приналежність світового флоту за групами країн

Уряд здійснює свою програму щодо заохочення працевлаштування за кордоном, загальна мета якої полягає в забезпеченні соціально-економічних вигод для мігрантів з Філіппін, їх сімей, громад і країни в цілому. Грошові перекази перетворилися в постійне джерело доходів, перевищує за своїм значенням навіть прямі іноземні інвестиції та іноземну допомогу на цілі розвитку, що отримується Філіппінами. У деяких менших країнах зайнятість моряків має навіть ще більш важливе значення. Наприклад, в Кірибаті більш ніж 1 людина з кожних 50 громадян працює на борту суден.

Країни відрізняються також між собою з точки зору частки осіб командного і рядового

складу, які працюють на борту суден. Наприклад, моряки з Греції і Японії в основному зайняті на командних посадах, тоді як моряки з Індонезії, Пакистану і Філіппін частіше працюють в якості осіб рядового складу [6].

В цілому ринок зайнятості на борту суден все більше відділяється від країни базування судновласника. Якщо судно зареєстровано в одному з основних відкритих реєстрів, таких як Ліберія, Маршаллові острови і Панама, судновласник може наймати на роботу іноземних громадян при заробітній платі, яка залежить більшою мірою від громадянства моряка, ніж від країни базування судновласника або реєстрації судна.

Ринок утилізації флоту належить головним чином азіатським країнам. У 2015 році на чотири країни, а саме на Бангладеш, Китай, Індію і Пакистан, припадало приблизно 95% ринку розбирання суден на злам [7]. У 2015 році основна частина тоннажу, відправленого на злам, припадала на балкери (73% GRT), що стосується інших типів суден, то нафтові танкери розбирали головним чином в Пакистані, контейнеровози в Індії і судна для перевезення морських платформ - в Бангладеш. Тобто ринок утилізації флоту можна поділити на ринок утилізації балкарів, контейнеровозів, танкерів та морських платформ.

Висновки

Визначення основних тенденцій, різноманітностей ринків морських перевезень та ступень їх відкритості створює методичне підґрунтя для входження українських судноплавних компаній. Аналіз ринків морських перевезень дозволив визначити наявність факторів, що створюють передумови розвитку певних ринків в країнах, що розвиваються та багато країн проводять політику підтримки для участі у таких сегментах ринку. Ринок суднобудування та судноремонту великотоннажних суден розподілений між трьома країнами, надлишок тоннажу не сприяє збільшенню ринку. Європейські країни забезпечують поставки на ринок поромів, що пояснюється прагненням перенести більшість внутрішніх вантажних перевезень на водний транспорт, що створює передумови розвитку ринку будови суден для внутрішніх водних перевезень в Україні.

Ринок оперування контейнеровозами є достатньо привабливим, але забезпечується, здебільшого, відомими європейськими ком-

паніями. При цьому, контейнеропотік в українських морських портах в 2017 році склав 601,905 тис. TEU, що створює передумови для розвитку ринку каботажних контейнерних перевезень. Розділення фрахтового ринку між розвиненими країнами та країнами Азії, що розвиваються, практично повністю задовольняють попит. Фрахтовий ринок в значній мірі залежить від ринку реєстрації флоту, який може бути розвинений в Україні за умови підтримки законопроекту «Про міжнародний реєстр суден України» або введення податкових пільг для суден зареєстрованих під українським прапором шляхом введення тоннажного податку.

Ринок праці моряків це єдина сфера морської діяльності, в якій Україна зберегла конкурентні позиції. Наявність серйозної навчальної бази, морських традицій та високого рівня кваліфікації моряків, поряд з низьким рівнем оплати праці в країні, створили умови для активного розвитку ринку праці робітників морського транспорту, при повній відсутності державних програм підтримки. Проблемним питанням залишається низький рівень оплати праці українських моряків, який залежить від морського іміджу країни та ступеню її входження у міжнародну мережу постачать.

Для ринку утилізації флоту в Україні відсутні потрібні кліматичні умови (стабільного температурного режиму, сильних приливів та відливів) та географічні (мілководне узбережжя достатньої довжини), що значно здешевлюють процес розбирання суден, а також наявність не достатньо дешевої робочої сили.

В подальшому потрібно визначити основні фактори, що відображають ступень відкритості ринків морських перевезень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: за станом на 30.11.2015 р. [Електронний ресурс]/ Верховна Рада України. – Офіц.веб-сайт. – 12 с. Режим доступу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/984_011?test=4/UMfPEGznhUMf1.ZixKBnfzHI4s.s80msh8Ie6
2. Ships built by country of building [Електронний ресурс]/ UNCTADstat, Geneva, 2017 – Режим доступу: <http://stats.unctad.org/shipbuilding>
3. R. J. Sanchez, L. Mouftier The puzzle of shipping alliances in April 2017 [Електронний ресурс]/ PortEconomics, 2017 – Режим доступу: // <http://www.porteconomics.eu/2017/04/20/the-puzzle-of-shipping-alliances-in-july-2016>
4. World fleet by ownership [Електронний ресурс]/ UNCTADstat, Geneva, 2017. – Режим доступу: <http://stats.unctad.org/fletownership>
5. The global supply and demand for seafarers in 2015. Manpower Report/ London: BIMKO, 2016 – 6 p.

6. Seafarers' 2015 remittances top \$5.8 billion, up 5.3 per cent year on year [Електронний ресурс] /The Seafarer Times, 2016. – Режим доступу: <http://seafarertimes.com/2015-16/node/1826>
7. Ship scrapping by country of demolition [Електронний ресурс] / UNCTADstat, Geneva, 2017 – Режим доступу: <http://stats.unctad.org/shipscrapping>
8. Жихарева В.В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний: монография / В.В. Жихарева. – Одеса: ИПРЭИ НАН Украины, 2010. – 475 с.
9. Котлубай А.М. Торговое судоходство Украины: проблемы и перспективы развития: монография / А.М. Котлубай. – Одеса: ИПРЭИ НАН Украины, 2008. – 384 с.
10. Lipinskaya A.A. International trading and transit transportations in Ukraine / A.A. Lipinskaya, D.Yu. Yarmolovich // Economic innovations. Is. 46. Economics, organization and management of the main c operational activities of the transport complex. – Odessa: IMPEER at NAS of Ukraine, 2011 – Is. 46.– P. 35-51
11. Хаймінова Ю. В. Тоннажний податок як інструмент стимулювання розвитку національного судноплавства / Ю. В. Хаймінова // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. – 2016. – № 1. – С. 174–179.

И. В. ПОЗНАНСКАЯ¹

¹ Отдел рынка транспортных услуг Института проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, Французский бульвар, 29, 65044, Одесса, Украина, тел. (050) 5650650, эл.почта poznans75@gmail.com

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УЧАСТИЯ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ УКРАИНЫ В МОРСКОЙ ТОРГОВЛЕ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

Целью работы является разработка методологических основ развития наиболее перспективных направлений морских перевозок в Украине с учетом приоритетов развития морской политики Украины. **Методика** Метод анализа и синтеза применен при изучении основных международных и национальных особенностей развития рынков морских перевозок. Диалектический метод познания и системный подход был применен к изучению экономических закономерностей современного международного рынка морских перевозок. Метод индукции и дедукции использованы при формулировании обобщений, теоретических выводов на основе изученного материала. **Результаты** Проанализированы основные направления формирования рынков международных морских перевозок с выделением доли рынка Европейского союза, определены последние тенденции и выделены перспективные рынки морских перевозок для Украины. Определена возможность для украинских судостроителей развивать рынок постройки судов для внутренних водных перевозок. Выделено рынок труда моряков, как наиболее развитый и перспективный для Украины, который нуждается в государственной поддержке в направлении защиты прав граждан Украины, как значительный социально-экономический фактор. Определена возможность развития рынка регистрации флота в Украине за счет поддержки законопроекта «О международном реестре судов Украины» или введение налоговых льгот для судов зарегистрированных под украинским флагом путем введения тоннажного налога. В работе предложено использовать факторы развития отдельных рынков морских перевозок для определения направления национальной морской транспортной политики. **Научная новизна.** Усовершенствована методологические основы участия судоходных компаний Украины в международных рынках морской торговли за счет определения факторов и степени их открытости. **Практическая значимость** Использование приведенных методологических основ поможет научно-обоснованно определить пути создания условий эффективного развития судоходных компаний Украины и конкурентного участия Украины в морской торговле Европейского союза.

Ключевые слова: судоходные компании; морская торговля; рынки морской деятельности; интеграция, режим наибольшего благоприятствования

I. V. POZNANSKA¹

¹ Department of the Transport Services Market of the Institute for Market Problems and Economic and Ecological Research of NASU, Frantsuzskii bulvar, 29, 65044, Odessa, Ukraine, tel. (050) 5650650, e-mail poznan75@gmail.com

METHODOLOGICAL BASIS OF PARTICIPATION OF SHIPPING COMPANIES OF UKRAINE IN THE MARITIME TRADE OF THE EUROPEAN UNION

The purpose. The aim of the work is the development of methodological bases for the development of the most promising areas of maritime transport in Ukraine, taking into account the priorities of the development of Ukraine's maritime policy. **Methods.** The method of analysis and synthesis is used in studying the main international and national features of the development of maritime transport markets. The dialectical method of cognition and the systematic approach was applied to the study of the economic laws of the modern international maritime transport market. The method of induction and deduction are used in formulating generalizations, theoretical conclusions based on the material studied. **The Results.** The main directions of forming international maritime markets with the allocation of the market share of the European Union are analyzed, the latest trends are identified and prospective maritime shipping markets for Ukraine are identified. The possibility for Ukrainian shipbuilders to develop the market for the construction of ships for inland waterways is defined. The seafarers' labor market is identified as the most developed and promising for Ukraine, which needs state support in the direction of protecting the rights of Ukrainian citizens as a significant socioeconomic factor. The possibility of development of the fleet registration market in Ukraine due to the support of the bill "On the International Register of Courts of Ukraine" or the introduction of tax incentives for vessels registered under the Ukrainian flag by introducing a tonnage tax was determined. In the paper, it was suggested to use the development factors of individual maritime shipping markets to determine the direction of the national maritime transport policy. **Scientific novelty.** The methodological basis for the participation of Ukrainian shipping companies in international maritime trade markets has been improved through the identification of factors and the degree of their openness. **The practical significance.** The use of the above methodological bases will help scientifically justify the ways of creating conditions for the effective development of shipping companies in Ukraine and Ukraine's competitive participation in the European Union's maritime trade.

Key words: shipping companies; maritime trade; maritime markets; integration, the most favored nation mode

REFERENCES

1. Association Agreement between the European Union and the European Atomic Energy Community and their member states, of the one part, and Ukraine, of the other part(2015) Available at http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/984_011?test=4/UMfPEGznhUMf1.ZixKBnfzHI4s.s80msh8Ie6
2. Ships built by country of building (2017), UNCTADstat, Geneva Available at <http://stats.unctad.org/shipbuilding>
3. Sanchez R. and Mouftier L. (2017). The puzzle of shipping alliances in April 2017. PortEconomics. Available at <http://www.porteconomics.eu/2017/04/20/the-puzzle-of-shipping-alliances-in-july-2016>
4. World fleet by ownership(2017), UNCTADstat, Geneva Available at <http://stats.unctad.org/fletownership>
5. Baltic and International Maritime Council and International Chamber of Shipping (2016). Manpower Report. London.
6. The Seafarer Times (2016). Seafarers' 2015 remittances top \$5.8 billion, up 5.3 per cent year on year. 21 February Available at <http://seafarertimes.com/2015-16/node/1826>
7. Ship scrapping by country of demolition UNCTADstat, Geneva Available at <http://stats.unctad.org/shipscraping>
8. Zhikhareva V.V. (2013)Mezhdunarodnaya rehystratsyya sudov: perspektyvy dlya Ukrainy [International registration of courts: perspectives for Ukraine]. Ports of Ukraine, no.2. (electronic resource) Available at: <http://portsukraine.com/node/3181>
9. Kotlubay AM (2008)Torhovie sudokhodstvo Ukrainy: problemy y perspektyvy razvytyya: monohrafiya [Commercial shipping of Ukraine: problems and prospects of development: monograph] Odessa, IMPEES NAS of Ukraine, 384 p.

10. Lipinskaya A.A. (2011) International trading and transit transportations in Ukraine, Economic innovations, Is. 46, 35-51 pp.
11. Hayminova Yu. V. (2016) Tonnazhnyy podatok yak instrument stymulyuvannya rozvytku natsional'noho sudnoplavstva [Tongan tax as an instrument for stimulating the development of national navigation]. Problems and prospects of entrepreneurship development, no. 1, 174-179 pp.

Надійшла 31.05.2018 р.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Міщенко М. І., д-ром екон. наук, проф. Бутенко А. І.