

Голубкова І.А.

доктор экономических наук, доцент,
профессор кафедры «Экономическая теория и предпринимательства
на морском транспорте»
Национального университета «Одесская морская академия»

Примачева Н. Н.

кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры «Экономическая теория и предпринимательства
на морском транспорте»
Национального университета «Одесская морская академия»

Golubkova Iryna

National University "Odessa Maritime Academy"

Primachova Natalia

National University "Odessa Maritime Academy"

КРИТЕРИЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ ТОРГОВОГО СУДОХОДСТВА

THE CRITERIA OF ECONOMIC EFFICIENCY OF THE DEVELOPMENT OF MERCHANT SHIPPING

Современное торговое судоходство обеспечивает наряду с чисто предпринимательскими результатами устойчивость международного разделения труда. В свою очередь, направления дифференциации мировой экономики вследствие приоритетного экономического роста в ряде стран, возникновение и углубление противоречий предопределяют риски и проблемы эффективного инновационного развития подсистем глобальной морской транспортной индустрии. Одновременно усиливается асимметрия в сбалансированности подсистем морской транспортной индустрии по странам, формирующим международные экономические связи. Это обуславливает усиление проблем участия национального транспортного флота в экспорте продукции национальной торговли. Так, в Украине более 90% экспорта зерновых выполняется флотом иностранного флага. В этих условиях важно не только наличие инвестиционных ресурсов, но и использование стандартных подходов к поддержке национальной морской транспортной индустрии. В условиях многообразия вариантов управления становлением конкурентной национальной морской транспортной отрасли требуется совершенствование критериального обеспечения принятия инновационных и менеджерских решений. Одновременно необходимо учитывать характер усложнения позиционирования отдельных судоходных компаний в основных сегментах специализации рынка морской торговли.

Ключевые слова: морская транспортная индустрия, эффективность, развитие, критерии, инновации.

Сучасне торгове судноплавство забезпечує поряд із чисто підприємницькими результатами стійкість міжнародного поділу праці. Своєю чергою, напрями диференціації світової економіки внаслідок пріоритетного економічного зростання в низці країн, виникнення і поглиблення протиріч зумовлюють ризики і проблеми ефективного інноваційного розвитку підсистем глобальної морської транспортної індустрії. Водночас посилюється асиметрія у збалансованості підсистем морської транспортної індустрії по країнах, що формує міжнародні економічні зв'язки. Це зумовлює посилення проблем участі національного транспортного флоту в експорті продукції національної торгівлі. Так, в Україні понад 90% експорту зернових виконується флотом іноземного прапора. У цих умовах важлива не тільки наявність інвестиційних ресурсів, а й використання стандартних підходів до підтримки національної морської транспортної індустрії. В умовах різноманіття варіантів управління становленням конкурентної національної морської транспортної галузі потрібне вдосконалення критериального забезпечення прийняття інноваційних та менеджерських рішень. Водночас необхідно враховувати характер ускладнення позиціонування окремих судноплавних компаній в основних сегментах спеціалізації ринку морської торгівлі.

Ключові слова: морська транспортна індустрія, ефективність, розвиток, критерії, інновації.

In the conditions of fierce competition in the international maritime trade market, a certain limitation of the real assessment of future changes require mitigation of the risks of implementing management decisions based on the current information component of economic growth. Modern commercial shipping, along with purely entrepreneurial results, ensures the stability of the international division of labor. On the other hand, the direction of differentiation of the world economy due to the priority economic growth in a number of countries and the emergence and deepening of contradictions pre-determines the risks and problems of effective innovative development of subsystems of the global maritime transport industry. At the same time, the asymmetry in the balance of the subsystems of the maritime transport industry across countries forming international economic ties is increasing. This causes aggravation of the problems of participation of the national transport fleet in the export of national trade products. Thus, in Ukraine, more than 90 percent of grain exports are performed by a foreign flag fleet. In these circumstances, it is important not only to have investment resources, but also to use standard approaches to support the national maritime transport industry. In the system of traditional market relations, there are a number of objective and specific factors that determine the priority of value measurement of the results of using the economic opportunities of the country's maritime economy. This is, first and foremost, an independent pricing system established in the global maritime trade market and the necessity for unconditional reimbursement of the cost of maintaining fleet capacity and the capacity of seaports. In the context of the diverse options for managing the emergence of a competitive national maritime transport industry, it is necessary to improve the criterion for ensuring innovative and managerial decisions. At the same time, it is crucial to take into account the nature of the complexity of positioning individual shipping companies in the main segments of the specialization of the maritime trade market. However, it is mandatory to clarify the response of shipping companies in the emergence of new estimative principles of development and effective positioning in the structure of the global maritime trade market.

Key words: marine transport industry, efficiency, development, criteria, innovation.

Постановка проблеми. Жесткая конкуренция на международном рынке морской торговли, определенная ограниченность реальной оценки будущих изменений требуют минимизации рисков реализации менеджерских решений на основе текущей информационной составляющей экономического роста. Одновременно усложняет принятие инвестиционных решений не до конца исследованная цикличность фрахтового рынка. При этом жесткая конкуренция в системе предложения тоннажа повышает значение внутрисистемного планирования по критериям экономической устойчивости операторской деятельности.

Мировая практика регулирования подсистем мирового торгового судоходства по критериям общей безопасности и экологичности ограничивает рост коммерческой эффективности, поэтому принципиальным становится требование управления адекватностью состояния торгового судоходства по сложной совокупности критериев. Любой менеджерский или инвестиционный проект требует планирования действий по достижению результатов, соответствующих современному критериальному подходу. Вместе с тем необходимо уточнение реакции судоходных компаний при возникновении новых оценочных принципов развития и эффективного позиционирования в структуре глобального рынка морской торговли.

Анализ последних исследований и публикаций. Возрастание роли морского транспортного флота в экономическом развитии миро-

вой экономики предопределяет внимание исследовательских структур на установление закономерностей эффективного его развития. Об этом свидетельствуют публикации различного направления [1; 2]. Выделяются работы, посвященные общим проблемам экономического роста [3], инновационным направлениям развития [4] и управлению результативностью [5]. В данной статье обращается внимание на необходимость системной оценки результативности функциональной деятельности подсистем морской транспортной индустрии. В этом отношении критериальный подход к управлению эффективностью функционирования основных операторов на рынке морской торговли выражается соотношением стоимостных результатов меры удовлетворения спроса на все виды перевозок с мерой совокупных затрат ресурсов транспортных предприятий. При этом рассматривается определенное единство взаимосвязанных форм проявления целевых направлений устойчивого позиционирования, критерия эффективности состояния как транспортной системы в целом, так и отдельных ее подразделений и видов деятельности.

Формулирование целей статьи (постановка задания). Ограниченность влияния стандартных судовладельческих структур на систему ценообразования в большинстве сегментов рынка транспортных услуг предопределяет повышение роли управления себестоимостью транспортной работы [6; 7]. Сущности, месту

и направленности экономического критерия эффективности функционирования макросистемы и эффективного развития предпринимательских структур уделяется пристальное внимание всеми экономическими системами [8–10]. Современные исследования по экономичности использования крупнотоннажных контейнеровозов в системе рынка морской торговли подтверждают целесообразность реализации экономики масштаба, однако возникают проблемы влияния экстерналий ограничений, прежде всего, из-за ограниченности глубин в большинстве морских портов и усиления требований к снижению техногенной нагрузки на окружающую природную среду. Поэтому с учетом совокупности трансформационных процессов в системе рынка морской торговли необходимо особо обратить внимание на усиление роли экономических обоснований [11], на изменяющуюся критериальную оценку инвестиционных и конвенционных подходов.

Изложение основного материала исследования. Особенности использования традиционного критериального подхода к выбору системы управления адекватностью национальной транспортной системы в условиях Украины определяется тремя группами факторов:

- необходимостью достижения национальных интересов, учитывающих задачи расширения масштабов участия в обеспечении национальных транспортных потоков и экспорта транспортных услуг;
- координацией взаимодействия в пределах Черноморско-Панъевропейской транспортной зоны;
- глобализацией и интернационализацией мировых хозяйственных связей с международным регулированием принципов мирового торгового судоходства.

Отдельно стоит проблема конкурентного позиционирования национального морского транспортного потенциала в обслуживании перспективных грузопотоков «Нового шелкового пути» на базе отечественных портов и соответствующего развития паромных сообщений.

В системе традиционных рыночных отношений существует ряд объективных и специфических факторов, определяющих приоритетность стоимостного измерения результатов использования экономического потенциала морехозяйственного комплекса страны. Это, прежде всего, сложившаяся на глобальном рынке морской торговли независимая система ценообразования и необходимость безусловного возмещения затрат на поддержание провозной способности флота и пропускной

способности морских торговых портов. При этом следует иметь в виду, что затраты труда на предприятиях морского транспорта не создают новых материальных ресурсов, а реализуются в форме услуг. При этом полезность их оценивается величиной тарифной ставки, установленной на основе мировой валюты, независимо от стадии экономического цикла рынка транспортных услуг.

Принятое в менеджменте использование условно-натуральной формы результатов работы транспортных предприятий обусловливается внешними факторами и приоритетностью спроса на конкретные перевозки грузов или пассажиров. Именно это обстоятельство и предопределяет возрастание роли экономических критериев при выборе приоритетов и направлений развития национальной морской транспортной индустрии.

Критерий конкурентного развития в системе приоритетов позиционирования отдельных подсистем морского транспорта или отрасли в целом с учетом особенностей региональных сегментов рынка морской торговли должен учитывать:

- оптимизацию социально-экономической ориентации развития, предусматривающего повышение ограничений по экологическим стандартам и целям;
- повышение роли интенсивных факторов выбора инновационных направлений совершенствования технологических процессов доставки грузов и обслуживания пассажиров;
- устойчивость темпов роста экономики;
- опережение конечных результатов относительно затрат;
- обеспечение нормальных и безопасных условий труда моряков с учетом системных и несистемных рисков.

Кроме рыночных ограничений ориентации судоходных компаний относительно проблем формирования оптимальных результатов функциональной деятельности на основе инвестиционных программ, важнейшее место занимают критерии, показатели и результаты, отражающие принципы максимизации прибыли (с позиции судовладельцев) и денежного потока (с позиции менеджмента). Это отражают требования, прежде всего, законов спроса, предложения, ценности ресурсов и экономии времени в условиях усиления роли операторских компаний в системе эффективного использования флота на условиях тайм-чартера или бербоут-чартера.

Фактически при тенденции снижения уровня прибыльности нового флота возрастает роль стоимостных параметров в системе выбора направлений развития. По ведущему

из стоимостных критериев или обобщающей системе оптимального использования транспортного потенциала можно принять эффективные решения в сложившихся условиях хозяйствования.

Учитывая то обстоятельство, что центром любой системы принятия экономических и инвестиционных решений являются критериальные параметры и ориентиры, обеспечивающие максимизацию чистого экономического результата, важно конкретизировать целевые подходы к формированию производственных параметров:

- с позиции макроэкономических задач при выборе стратегии поддержки национального флота – массу налога на результаты;
- с предпринимательской устойчивости операторской деятельности на глобальном рынке морской торговли – достаточность cash flow;
- интенсивности отдачи основного капитала в соответствии с неопределенностью влияния внешней среды на достижение нормализованных параметров жизненного цикла.

В конечном счете уровень экономической состоятельности предприятий морского транспорта должен контролироваться доходностью затрат, нормой прибыльности основного капитала, себестоимостью работ, капиталоемкостью перевозочного процесса и параметрами ликвидности. Именно с этих позиций должны формироваться ставки портовых сборов с учетом необходимости образования инвестиционной составляющей будущего формирования параметров морских акваторий относительно приоритетов экономики масштаба в судоходном сегменте.

Однако масштабы реализации этих положений коммерческого подхода в торговом судоходстве ограничиваются критериальным ограничением потребителей транспортной продукции – грузовладельцев, для которых главным считается своевременность поставки товара на рынки при минимальных транспортных издержках. Поэтому конкурентоспособность данной технологии продвижения товара определяется пределом транспортной составляющей в стоимости реализации продукции. При усилении роли международных транспортных коридоров, предусматривающих оптимизацию времени обработки транспортных средств, главным становится критерий ускорения доставки грузов.

Годовая экономия в смежных отраслях транспорта и у грузовладельцев благодаря вводу в эксплуатацию новых типов судов, перегрузочных комплексов и использованию инновационных технологических процессов может быть рассчитана по совокупному результату

своеобразного морского кластера. Величина своеобразного синергетического эффекта (1) предопределяет и необходимость повышения уровня конкурентоспособности развивающихся подразделений морской транспортной индустрии:

$$\mathcal{E}_{см} = \sum c_{ui} Q_{pi} n_{qi}, \quad (1)$$

где c_{ui} – размер удельной экономии (+) или увеличения затрат (-) в смежных видах транспорта и у клиентуры при использовании новых транспортно-технологических систем или их составных элементов;

Q_{pi} – годовая производительность новых судов, перегрузочных комплексов или специализированных технологических процессов данной мультимодальной технологии;

n_{qi} – количество новых транспортных средств, отражающих масштаб развития транспортного предприятия вследствие ввода их в эксплуатацию.

Неопределенная динамичность цен на новые суда торгового флота влияет как на оценку экономики судовладельцев, так и потребителей транспортной продукции. Вследствие этого формируется отношение к новым технологиям и судоходным компаниям, в составе которых используются инновационные подходы. Это в конечном счете определяет макроэкономические показатели и масштабы судостроения для обновления провозной способности флота в соответствии с динамичностью грузопотоков.

С учетом отмеченного выше механизм управления развитием морского транспорта по критериям адекватности рыночным условиям функциональной деятельности должен включать:

- формы организации обработки транспортных и грузовых потоков, соответствующие современным интеграционным технологиям;
- систему организационно-экономических отношений и хозяйственных связей в комплексе «бюджетная система – отрасль – транспортное предприятие – грузовладельцы»;
- совокупность экономических рычагов и стимулов активизации государственной морской транспортной политики;
- формы и методы управления транспортно-экономическими связями, отвечающими мировым стандартам и правилам;
- жесткий правовой режим эксплуатационно-хозяйственной деятельности в системе глобального рынка морской торговли;
- организацию поддержания конкурентной стабильности в выбранном сегменте торгового судоходства.

Учитывая отмеченное, при формировании портфеля заказов и определения контрактной цены на новые суда отечественных судостро-

ительных предприятий необходимо учитывать четыре группы факторов.

С точки зрения конкурентоспособности торгового флота национального флага (основного или второго реестров) цены на объекты нового судостроения должны создавать экономическую заинтересованность судовладельца и грузовладельца в достаточном предпринимательском эффекте. Новые суда должны давать судоходным компаниям дополнительную экономию по сравнению с находящимися в эксплуатации судами. То есть цены на новые суда в сравнении с находящимися на балансе судовладельцев должны быть ниже на единицу провозной способности. Это вытекает из того, что пополнение флота у отдельных судовладельцев не влияет на повышение фрахтовых ставок на рынке транспортных услуг.

С другой стороны, заинтересованность судостроителей в выполнении заказов на производство новых типов судов формируется достаточно сложно. Как показывает мировая и отечественная практика, какими бы экономически обоснованными ни были контрактные цены, при переходе судостроительной корпорации к производству новых судов остается проблема эффективности хозяйственной деятельности из-за проявления отрицательных внешних экстерналий. Для роста объема производства необходимо реализовать инвестиционные проекты, что требует дополнительных затрат и капитальных ресурсов.

Для усиления экономической заинтересованности конкурентоспособных судостроительных комплексов необходимы и нетрадиционные методы управления конечными результатами. Они должны гарантировать как рентабельность эксплуатации новых судов, так и оправданность их создания со стороны предпринимательских интересов. Для решения этой проблемы часто используется инструмент государственной поддержки национального судовладельца и судостроительного комплекса.

Вместе с тем для любого национального хозяйства важно удовлетворение потребностей не только производителей и потребителей, но и государственного бюджета, поэтому контрактные мировые или региональные цены на торговые суда должны способствовать экономическому росту, повышению эффективности хозяйственной и инвестиционной деятельности судоходных компаний. Увеличение доходов бюджета всех уровней должно рассматриваться и с позиции последующей поддержки подсистем морской транспортной индустрии.

И, наконец, важна сбалансированность деятельности рынка мирового судостроения и

активности состояния рынка вторичной реализации судов, находившихся в эксплуатации и отвечающих требованиям безопасности торгового судоходства.

При выборе инвестиционного проекта развития торгового судоходства необходимо учитывать параметрические изменения внутренних результатов эксплуатации независимо от метода оценки эффективности. То есть результаты расчета цены судна, или чистой текущей стоимости, или затрат обратной связи необходимо контролировать рост производительности основных ресурсов; изменение экономичности, долговечности и качества реализуемых транспортных услуг. Индекс изменения производительности тоннажа (2) можно рассчитать по соотношению:

$$i_q = \frac{\mu_2}{\mu_1} (1 \pm i_g), \quad (2)$$

где μ_1 – производительность дедевейта судов в базисном периоде;

μ_2 – после реализации программы развития;

i_g – индекс роста внетранспортного эффекта.

С учетом снижения производительности транспортного флота, несмотря на инновационные направления судостроения, менеджеры должны разрабатывать программы снижения влияния этого негативного проявления условий рынка морской торговли.

Индекс изменения долговечности конкурентной деятельности флота с учетом реальной длительности жизненного цикла определяется по параметрам рациональной продолжительности эксплуатационного периода, отражающей не технические характеристики судна, а уровень его конкурентного позиционирования.

В этом аспекте формируется снижение ожиданий судовладельческих структур относительно возникновения желательных внешних условий эффективной операторской деятельности. Одновременно концентрация внимания на развитии автономного судоходства подчеркивает возрастание внимания к ограниченности роли человеческого капитала в управлении комплексом безопасного судоходства.

Индекс экономичности оперирования (3) на фрахтовом рынке можно рассчитать по соотношению долей себестоимости перевозки грузов в действующем тарифе или по соотношению коэффициента доходности:

$$i_{ef} = \frac{F}{S_2} / \frac{F}{S_1}, \quad (3)$$

где F – фрахтовая ставка, соответствующая периоду операторской деятельности;

S_1 – базовая себестоимость единицы транспортной работы по вариантам состояния судоходного потенциала оператора;

S_2 – себестоимость единицы транспортной работы по вариантам состояния судоходного потенциала оператора после использования инновационных технологий.

Именно этот критерий предопределяет направления оптимизации себестоимости перевозки как по менеджерским проектам, так и в соответствии с доступностью инвестиционных решений. Последние, кроме того, ограничиваются и усилением конвенционных ограничений по критериям защиты окружающей среды.

Потенциальный экономический эффект новых транспортных средств (4) может быть оценен в пределах следующего равенства:

$$E_{pp} = Qp_c i_{qef} - C_{st} + \Delta K_p (e_r - e_n), \quad (4)$$

где Q – расчетный объем транспортной работы судоходной компании;

p_c – фрахтовая ставка в расчете на единицу транспортной работы;

C_{st} – совокупные затраты позиционирования транспортного флота на данном маршруте;

ΔK_p – приращение капитальной стоимости флота по программе развития;

e_r – процентная ставка на капитал по условиям развития;

e_n – нормативная процентная ставка на капитал.

В реальных условиях оперирования в любом секторе фрахтового рынка вследствие постоянного изменения рыночной стоимости флота, находящегося в эксплуатации, прирост потенциального эффекта от эксплуатации новых судов будет находиться в краткосрочном периоде в пределе данного равенства

Прирост реального предпринимательского эффекта обуславливается адекватностью как технических, так и стоимостных параметров новых транспортных средств условиям фрахтового рынка с учетом изменения в затратах технического обслуживания новых транспортных средств по параметрам надежности и экономии единовременных затрат по созданию адекватного кластера обслуживания новых транспортных средств по сравнению с действовавшим до развития.

Цена новых транспортных средств в зависимости от состояния рынка морской торговли превращается в цену реализации с поглощением части предпринимательского эффекта из-за неадекватности условиям перевозки либо при адекватности технико-экономических параметров может формироваться дополнительный эффект эксплуатации судов.

Выводы из данного исследования. При неблагоприятном соотношении затрат и результатов в судостроительном комплексе или у подрядных организаций портовых компаний и функционального использования судов и новых грузовых терминалов падает уровень активности торгового сальдо по транспортному фактору. Дополнительный эффект инвестиционного комплекса оправдан, если обеспечиваются принципиальный прирост социальной эффективности и качество работы у пользователей новых транспортных систем. У предприятий эксплуатационной деятельности за расчетный период формируются потери от повышения цены на средства транспорта по сравнению с объектами, находящимися в эксплуатации.

Перечисленные выше условия предопределяют необходимость в текущих параметрах грузопотоков при приобретении судов использовать удельную контрактную стоимость (цену) одной тонны дедвейта. Главным оказывается необходимость контроля средних текущих затрат по факторам рынка морской торговли и усиления конвенционных ограничений.

Усиление роли нормализации времени доставки грузов становится главным показателем качества работы транспортных предприятий, поэтому интермодальные технологии оцениваются скоростью и ритмичностью доставки товаров, уровнем коммерческих рисков, а также затратами на страхование успешности реализации транспортной работы. Эти параметры в конечном счете отражаются в уровне тарифов и престижности судовладельческих брендов, что и гарантирует нормализацию загрузки провозной способности флота.

Список использованных источников:

1. Котлубай М.И. Становление морского транспорта в рыночной среде. Одесса : ИПРЭИ НАН Украины, 2005. 224 с.
2. Примачев Н.Т. Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса. Одесса : ОНМА, 2009. 258 с.
3. Баумель Б. Секреты экономических показателей / пер. с англ. Днепропетровск : Баланс Бизнес Букс, 2007. 352 с.
4. Даер Дж. Статья инноватором / пер. с англ. Москва : БОМБОРА, 2018. 320 с.
5. Марр Б. Ключевые показатели эффективности / пер. с англ. Москва : БИНОМ, 2014. 340 с.
6. Коломойцев В.П. Себестоимость морских перевозок. Москва : Морской транспорт, 1960. 371 с.

7. World seaborne trade by types of cargo and country groups, annual, 1970-2014. Unctadstat United Nations Conference on Trade and Development, 2015. URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=32363>.
8. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD. New York and Geneva : UN, 2018. 148 p.
9. Dykstra Don.L. Commercial Management in Shipping. London : Nautical Institute, 2005. 496 p.
10. Bozdoganoglu B. Tax Issues Arise from a New Economic Model Sharing Economy. *International Journal of Business and Social Science*. 2017. Vol. 8. № 8. P. 119–137.
11. Sotnichenco L. Justification of business entities development based on innovative principles. *Academy of Strategic Management Journal*. 2018. Vol. 17. Issue 5. URL: <https://www.abacademies.org/articles/justification-of-business-entities-development-based-on-innovative-principles-7553.html>.

References:

1. Kotlubay M. I. (2005) *Stanovleniye morskogo transporta v rynochnoy srede* [Formation of maritime transport in a market environment]. Odessa: IMPEES NASU. (in Russian)
2. Primachev N. T. (2009) *Metody izmereniya effektivnosti morskogo Transportnogo kompleksa* [Methods for measuring the efficiency of the marine transport complex]. Odessa: ONMA. (in Russian)
3. Baumel B. (2007) *Sekrety ekonomicheskikh pokazateley* [Secrets of Economic indicators]. Dnepropetrovsk: Balans Biznes Buks. (in Russian)
4. Dayer Dzh. (2018) *Stat' innovatorom* [Become an innovator]. Moscow: BOMBORA. (in Russian)
5. Marr B. (2014) *Klyuchevyye pokazateli effektivnosti* [Key Performance Indicators]. Moscow: BINOM. (in Russian)
6. Kolomoitsev V. P. (1960) *Sebestoimost' morskikh perevozok* [Cost of shipping]. Moscow: Morskoy transport. (in Russian)
7. World seaborne trade by types of cargo and country groups, annual, 1970-2014 [Electronic resource] // Unctadstat United Nations Conference on Trade and Development, 2015. URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=32363>
8. New York and Geneva: UN (2018) Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD.
9. Dykstra Don. L. (2005) Commercial Management in Shipping. London UK: Nautical Institute.
10. Bozdoganoglu B. (2017) Tax Issues Arise from a New Economic Model Sharing Economy. *International Journal of Business and Social Science*. New York: Center for Promoting Ideas, vol. 8, no. 8, pp. 119-137.
11. Sotnichenco L. (2018) Justification of business entities development based on innovative principles. *Academy of Strategic Management Journal*, vol. 17, issue 5. URL: <https://www.abacademies.org/articles/justification-of-business-entities-development-based-on-innovative-principles-7553.html>