

УДК 339.13.025

М. М. МИКОЛАЙЧУК

Одеський регіональний інститут державного управління
Національної академії державного управління при Президентові України

Н. С. МИКОЛАЙЧУК

Херсонський національний технічний університет

К. М. МИКОЛАЙЧУК

Кіровоградська льотна академія Національного авіаційного університету

СТРАТЕГІЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ВНУТРІШНЬОГО РИНКУ ТОВАРІВ ТА ПОСЛУГ

Обґрунтовано необхідність збалансованого розвитку підприємств різних сфер діяльності, підвищення ролі державного регулювання в умовах децентралізації, розглянуто роль авіаційних перевезень у забезпеченні сталого розвитку регіонів, важелі впливу на їх розвиток.

Ключові слова: збалансований розвиток, державне регулювання, важелі впливу, підприємства, регіони

М. М. MYKOLAICHUK,

Odesa Regional Institute of Public Administration National Academy
of Public Administration The President of Ukraine

N. S. MYKOLAICHUK

Kherson National Technical University

K. M. MYKOLAYCHUK

Kirovograd Fly Academy of National Aviation University

STRATEGIC ASPECTS OF DEVELOPMENT OF INTERNAL MARKET OF GOODS AND SERVICES

Abstract – The necessity of balanced development of enterprises in various areas with the gradual change in the economic structure towards increasing the share of industry and services was grounded. The role of aeronautics, air transport and tourism industry in the development of the internal market for goods and services was observed. The necessity of increasing the role of government regulation in terms of decentralization in order to settle problems of increase of purchasing power, competitiveness of products and improving the structure of economic complex of the region was proved.

Key words: sustainable development, government regulation, levers of influence, enterprises, regions.

Н. Н. МИКОЛАЙЧУК

Одесский региональный институт государственного управления
Национальной академии государственного управления при Президенте Украины

Н. С. МИКОЛАЙЧУК

Херсонский национальный технический университет

К. М. МИКОЛАЙЧУК

Кировоградская летная академия Национального авиационного университета

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО РЫНКА ТОВАРОВ И УСЛУГ

Обоснована необходимость сбалансированного развития предприятий различных сфер деятельности с постепенной сменой структуры экономики в направлении повышения части промышленности и сферы услуг. Рассмотрена роль авиационной, авиационно-туристической и индустрии туризма в развитии внутреннего рынка товаров и услуг. Доказана необходимость повышения роли государственного регулирования в условиях децентрализации для решения проблем повышения покупательной способности населения, конкурентоспособности продукции и усовершенствования структуры хозяйственных комплексов регионов.

Ключевые слова: сбалансированное развитие, государственное регулирование, рычаги влияния, предприятия, регионы.

Постановка проблеми. Нестабільність зовнішнього середовища, глобальні кризові явища та виклики, які загрожують суверенітету та цілісності України, спонукають до пошуку шляхів підвищення стійкості країни до будь-яких кризових явищ. Безпека країни – явище багатоаспектне, яке охоплює проблеми військового захисту суверенітету, захисту інтелектуального та науково-технічного потенціалу, забезпечення суспільної безпеки та прав людини, збереження довкілля. Попри важливість вирішення кожної з цих проблем фахівці вважають базисною роль економіки, бо виробництво, розподіл і споживання матеріальних благ є визначальними для кожної сфери діяльності, життєздатності суспільства. Крім того, безпека у позаконіомічних сферах забезпечується значною мірою економічними засобами [1, с. 30–31].

Досвід інших країн свідчить про можливість забезпечення стійкості економіки за рахунок розвитку внутрішнього ринку, який дозволяє підтримувати економічну стабільність, зайнятість та рівень життя населення. Потреби населення України все більше задовольняються за рахунок товарів іноземного виробництва, що зумовлене недостатніми обсягами споживчих товарів вітчизняних виробників та їх низькою конкурентоспроможністю. Структура економіки країни не сприяє економічному зростанню.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми конкурентного управління з точки зору національної безпеки в умовах євроінтеграції України та глобалізації цих процесів досліджували М. Войнарченко, І. Грицяк, Я. Жаліло, А. Павленко, А. Поручник, Г. Ситник, Л. Шевченко та ін.

Проблеми структурної перебудови економіки України були об'єктом дослідження багатьох вчених з перших років незалежності країни. Але увага переважно концентрувалась на проблемах структури промислового комплексу держави, збільшенні випуску високотехнологічної продукції та необхідності структурних змін у сільському господарстві [2, розд. 7]. Проте недостатньо уваги приділялось структурі економіки за секторами, розвитку внутрішнього ринку. Хоча постановою Кабінету Міністрів України № 1130 від 12 вересня 2011 р. була затверджена державна програма розвитку внутрішнього виробництва значні позитивні зрушення не спостерігаються. Частка продажу споживчих товарів, які вироблені на території України, продовжує знижуватись. Так, у 2013 році частка непродовольчих товарів власного виробництва знизилась у порівнянні з 2010 роком з 50 % до 39 %. При чому, в Україні виробляється лише 26,7% проданих текстильних та галантерейних товарів, 9,3 % одягу, 2,3 % взуття [3, с. 266]. Крім того, потребує розвитку ринок послуг. В умовах демократизації та децентралізації управління виникає необхідність розвитку теоретичних засад удосконалення державного регулювання.

Формулювання цілі статті. Метою статті є обґрунтування необхідності збалансованого розвитку внутрішнього ринку товарів та послуг, підвищення ролі державного регулювання в умовах децентралізації.

Виклад основного матеріалу дослідження. У загальних сукупних витратах населення 90,3 % займають споживчі витрати, в тому числі на продовольчі товари витрачається – 55,4 %, непродовольчі – 34,9 % [3, с. 379]. Власне виробництво перевищує потреби внутрішнього ринку переважно по жирам та олії тваринного або рослинного походження, експорт яких у 2013 р. досягав 3507,1 млн дол. США, а імпорт складав лише 403,4 млн дол. США. Продукції рослинного походження експортувалось більше ніж імпортувалось (відповідно 8875,9 та 2670,0 млн дол. США). В той же час по текстильним матеріалам та текстильним виробам імпорт перевищував експорт на 1623,9 млн дол. США, взуття, головних уборів та парасольок імпортовано у 4 рази більше ніж експортовано, машин, обладнання, механізмів, електротехнічного обладнання імпортовано більше ніж експортовано на 5495,5 млн дол. США [3, с. 240].

Україна приділяє багато уваги відродженню сільського господарства. Це дійсно необхідно з точки зору продовольчої безпеки. Але вкрай небезпечно пов'язувати майбутнє країни з імідажем аграрної держави. Жодна аграрна країна світу не належить до кола економічно розвинених країн. У структурі ВВП найбідніших країн частка сільського господарства перевищує 30 %. У багатьох регіонах України частка сільського господарства наближається до критичної межі, яка властива слаборозвиненим країнам. Сільське господарство належить до ризикованої сфери діяльності, потребує дотацій.

Серед визначальних відмінностей розвинутих країн виділяють структуру економіки. Так у США частка сільського господарства становить лише 2 %, промисловості – 18 %, а послуг – 80 %. При цьому США посідають друге місце після Китаю по виробництву бавовни, належить до найбільших експортерів зерна, в цілому забезпечує свої потреби у продовольстві та сировині. Але сільське господарство розвинутих країн є індустріалізованим, продуктивність його у декілька разів вища ніж в інших країнах [4, с. 71–72]. Тому і для України потрібно випереджаючими темпами розвивати промисловість та сферу послуг.

Корисним може бути досвід Японії, яка у післявоєнні роки знайшла можливість виходу з економічного хаосу та здобула визнання як економічно розвинена держава. На цьому шляху Японія поступово здійснювала зрушення в індустріальній структурі. Статус ключових галузей переходив від текстильної промисловості до хімічної, а потім машинобудування [5, с. 27].

Дійсно, легка промисловість відрізняється швидким обертанням коштів, може забезпечити велику кількість робочих місць, наповнення внутрішнього ринку товарами широкого вжитку. Текстильну промисловість необхідно розвивати і з точки зору безпеки держави, бо вона постачає тканини для лікарень, одягу військовослужбовців, технічні тканини. Слід відзначити, що у колишньому СРСР забезпечувалось найбільше в світі споживання натуральних тканин на одну особу населення. Так, у 1983 році споживання бавовняних тканин становило 25,4 м² на одну особу за рік (у США – 17,0), тканин з вовни 2,5 м² (у США – 0,7), лляних – 1,5 м² – (при незначній кількості у США) [6, с. 182].

Нажаль, за роки незалежності виробництво тканин суттєво зменшилось навіть по тим видам, для виробництва яких була власна сировинна база (вовна, льон). Так, випуск вовняних тканин зменшився за 30 років до 0,1 м² на особу; бавовняних – до 0,5 м². У 2013 році взуття випускається лише 0,7 пар на людину; одягу верхнього трикотажу – 0,1 шт.; светрів, пуловерів, кардиганів, жилетів та виробів подібних, трикотажних та в'язаних 0 0,03 шт.). [3, с. 120]. Тому необхідно звернути увагу на відродження власної сировинної бази та легкої промисловості.

Потужна економіка має базуватись на високотехнологічному виробництві. В Україні є унікальні можливості розвитку авіабудування, бо наша країна одна з небагатьох в світі володіє повним циклом створення авіаційної техніки і за своїми досягненнями вже належить до кола найбільш розвинених країн. Але можливості цієї сфери діяльності використовуються недостатньо. Варто відзначити, що рухомий склад літаків та бертолетів постійно зменшується. Кількість літаків та бертолетів у 2000 році становила 954 од., у 2005 – 659, у 2010 – 395, а у 2013 – лише 269 од. [3, с. 221]. А наявність транспорту є важливою запорукою розвитку транспортної системи держави, яку вважають однією з найважливіших ознак технологічного процесу країни. За умови інтеграції до європейської та світової економіки, потреба у високо розвинутій транспортній системі дедалі посилюється – вона має стати базисом для ефективного входження України до світового співтовариства та зайняти в ньому місце, яке б відповідало рівню успішної держави.

У сучасних умовах глобалізації основних процесів суспільної та економічної життєдіяльності людства важливість швидкого пересування людей та вантажів на далекі відстані в різні, включаючи найбільш важкодоступні, місця світу робить ринок авіаційних перевезень одним з найперспективніших та найдинамічніших транспортних ринків. За прогнозом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), у період з 2012 по 2023 роки загальний попит на повітряні перевезення у світі щороку зростатиме щороку в середньому на 4–5 %. Варто враховувати, що для відновлення економіки України необхідно особливу увагу приділити тим сферам діяльності, які можуть забезпечити збільшення кількості робочих місць та, відповідно, зменшити безробіття в регіонах.

У багатьох країнах в широко розвинуту індустрію перетворюється туризм, який є основним джерелом доходів для 38 % країн, а у 83 % країн світу туризм входить до п'ятірки основних джерел доходів [7, с. 10]. Туризм належить не тільки до прибуткових секторів національної економіки, а й лідерів, з точки зору окупності капітальних вкладень. Адже оборотність капіталу у цій галузі у декілька рази вище, ніж у середньому в інших галузях господарства. В той же час витрати на створення одного робочого місця в інфраструктурі туризму значно менші, ніж у промисловості.

Розвиток туристичної сфери позитивно впливає на споживання продукції агропромислового комплексу, сприяє розвитку спортивно-оздоровчих баз, дорожнього будівництва та транспорту, реставрації пам'яток історії, культури та мистецтв, кращому використанню природно-рекреаційних ресурсів. За прогнозами спеціалістів, саме туризм буде рушієм світової економіки у XXI ст. Кількість мандрівників стрімко зростає. Очікується, що у 2020 р. буде подорожувати майже 1,5 млрд осіб, а доходи від надання готельно-туристичних послуг досягатимуть 2 трлн дол. США.

Природний потенціал України є передумовою розвитку туристичної індустрії. Але туристи з інших регіонів України, а, тим більше зарубіжні, обирають місця відпочинку, з якими є саме повітряне сполучення. В спекотний літній період мало бажаючих проводити багато годин, а то і днів, у потягах або автобусах. Адже відстань до багатьох міст України перевищує 500 км. Тому у розвитку внутрішнього ринку товарів та послуг особливе місце мають займати авіабудування, авіаперевезення та туристично-рекреаційні послуги. Для того, щоб авіаперевезення користувались попитом, вони мають бути доступними за ціною, комфортними та безпечними. Вартість квитків для населення України значна дорожча ніж в європейських країнах, де цивільна авіація є одним з основних і не надто дорогим видом пересування: Квиток в межах Євросони коштує у два–три рази дешевше порівняно з вартістю квитка на схожі відстані в Україні, де ціна квитка на внутрішніх лініях в одному напрямку може значно перевищувати 150 дол. США (залежно від класу салону літака).

Однією з причин є те, що в українських аеропортах застосовуються надто високі ставки аеропортових зборів, які становлять 20–30 % собівартості рейсу низькобюджетних перевізників. Так, якщо компанія “Віз Ейр Україна” сплачує аеропорту “Жуляни” за кожного перевезеного пасажера по 12–13,5 дол. США, то в аеропорту “Катовіце” (Польща), – трохи більше 1 дол. США [8].

Крім того, ринок авіаційних пасажирських перевезень в Україні залишається монополізованим та закритим. Високі ціни зумовлює також монополізм в сфері поставок послуг. Так, хендлінгові компанії пропонують для авіакомпаній весь комплекс послуг, виступаючи при цьому як єдиний оператор всіх підприємств, що працюють в аеропорту і включають: для повітряних суден – наземне обслуговування в аеропортах (заправка літака паливом, водою, завантаження бортового харчування, поставка в ангар, прибирання салону і т.д.); для пасажирів – паспортний і митний контроль, реєстрація і т.д. Агенти, що пропонують хендлінгові послуги, здійснюють контроль і координацію всіх етапів обслуговування літака і пасажирів [10].

Ринок хендлінгових послуг в Україні представлений декількома сильними компаніями, які намагаються будь-що позбутися інших гравців. В аеропорті “Бориспіль” працюють декілька хендлінгових компаній: “Аерохендлінг”, “Транс-Аеро-Хендлінг”, “Інтер-Авіа” та хендлінгова служба аеропорту, проте ще на початку 2014 р. існувала загроза реалізації подібного сценарію монополізації ринку хендлінгових послуг компанією “Аеропорт Хендлінг” [11].

Досить закритим в Україні є ринок авіаційного пального, на якому працюють не більше 10 компаній, а враховуючи, що на відміну від ЄС з пального, яке реалізується для цивільної авіації, збирається акцизний збір, авіапальне в Україні є в півтора рази дорожчим, ніж в країнах Євросоюзу.

Розвиток авіаперевезень гальмує і те, що невирішеною залишається і проблема реконструювання або взагалі відновлення законсервованих аеропортів України [9]. З відкритих інформаційних джерел відомо, що в Україні недіючі або малодіючі аеропорти часто стають об'єктами уваги з боку суб'єктів підприємницької діяльності, що не займаються авіацією. Зрозуміло, що в тих випадках, коли йдеться про їх можливий викуп, хоча й вигідний, подальший розвиток аеропорту як об'єкта саме авіаційної інфраструктури може й не відбутися. Так, є загроза перетворення київського аеропорту “Жуляни”, який розташований у межах міста, на бізнес-центр або інший об'єкт. Територіальна близькість цього аеропорту до ділового центру обумовлює вигідність його використання не тільки за прямим призначенням але й іншим.

Відтак, можна зробити висновок про недостатню ефективність державного регулювання національного ринку авіаційних перевезень, оскільки цьому ринку притаманні такі риси як монополізм, нестабільність, низька конкурентоспроможність, відсутність внутрішнього потенціалу для розвитку основних його учасників – національних авіакомпаній. До того ж слабою ланкою є ринок внутрішніх перевезень України.

Для розв'язання накопичених в економіці країни проблем необхідно сформувати систему державного регулювання, яка забезпечить підвищення відповідальності кожного регіону, його складових та окремих суб'єктів господарювання за ефективність їх функціонування, самодостатність у ресурсному забезпеченні розвитку. В той же час мають бути створені сприятливі умови для сталого розвитку.

З точки зору необхідних дій щодо розвитку внутрішнього ринку товарів і послуг доцільне розв'язання двох стратегічних завдань:

- збільшення купівельної спроможності споживачів;
- підвищення конкурентоспроможності продукції вітчизняних виробників, формування обсягів її виробництва з урахуванням потреб споживачів та необхідності наближення структури економіки до тієї, що властива розвинутим країнам, створення передумов для збільшення наданих послуг, зокрема внутрішніх авіаперевезень.

Купівельна спроможність населення залежить від його доходів. Основною складовою яких є заробітна плата. Роль заробітної плати у забезпеченні сталого розвитку країни та її регіонів важко переоцінити. Від неї залежить можливість задоволення первинних потреб населення, створення комфортних умов життя, всебічного розвитку особистості. Низька заробітна плата є однією з основних причин міграції робочої сили як в межах країни, так і відпливу її за кордон.

У сучасних умовах уряд піклується переважно про підвищення рівня мінімальної заробітної плати, забезпечення нею хоча б прожиткового мінімуму, а науковці основну увагу приділяють розвитку теорії мотивації праці для активізації діяльності працівників підприємств. Однак невирішеними залишаються проблеми формування регіональної стратегії і тактики оплати праці як інструменту державного регулювання соціально-економічного розвитку регіонів.

Необхідно враховувати соціальні, економічні наслідки та визначати раціональні межі зростання в різних сферах діяльності.

Позитивним наслідком підвищення заробітної плати для держави є те, що цей процес супроводжується збільшенням доданої вартості. Так, за даними Світового банку у США за 15 років (з 1984 по 1999 рр.) середньорічна оплата праці в обробній промисловості зросла на 51,5 %, а створена кожним працівником додана вартість збільшилась за цей же період на 86,7 % [12, с. 338].

Помилковим є прагнення керівників підприємств вирішувати економічні проблеми та підвищувати конкурентоспроможність продукції за рахунок зменшення заробітної плати, бо саме її підвищення сприяє зменшенню плинності кадрів та витрат, пов'язаних з навчанням нових працівників, залученню більш кваліфікованих фахівців, зростанню продуктивності праці, зниженню в наслідок цього собівартості одиниці продукції, можливості зниження цін, зростання обсягів продажу продукції.

При здійсненні регулятивних заходів слід враховувати, що для зростання реальних доходів населення пропозиція товарів має випереджати підвищення заробітної плати, в іншому випадку буде збільшуватись інфляція. Крім того, суттєві розбіжності у регіональному рівні оплати праці сприяють зростанню соціальної напруги та міграції населення. Тому на регіональному рівні для забезпечення бажаного збільшення середньої заробітної плати в регіоні варто встановлювати узгоджену з підприємцями мінімальну заробітну плату – вищу ніж законодавчо обумовлену. При цьому слід враховувати структуру господарського комплексу регіону, частку заробітної плати в операційних витратах різних галузей.

У світовій практиці оплата праці може становити до 70 % від витрат організацій, а малим відсотком вважається 10–15 [13, с. 541; 14, с. 102]. При цьому співвідношення у різних галузях наприкінці минулого століття було таким: найменша оплата праці (прийнята за одиницю) у закладах харчування, продаж товарів широкого вжитку – 1,3; текстильні підприємства – 1,6; послуги зв'язку та транспортне обслуговування – 2,7; металургійна індустрія – 2,9; нафтодобування та вугільна промисловість – 3,2 (розраховано за 14, с. 91).

Конкурентоспроможність продукції вітчизняних виробників може бути суттєво підвищена тільки за умови використання інноваційних технологій та інноваційності самої продукції. Вона має дивувати споживачів своїми властивостями. Нові технології мають забезпечити суттєве зниження ресурсоемності продукції, бо наша економіка поки що відрізняється найбільшою в світі енергоємністю, дуже високою водоемністю та низькою продуктивністю праці.

Для здійснення технологічних змін, впровадження інноваційних технологій необхідні значні фінансові ресурси. В сучасних умовах розраховувати на значні іноземні інвестиції не варто. Виробники можуть розраховувати переважно на власний прибуток і кредитні ресурси. Загальне зниження податкового тиску не гарантує поживлення інноваційної діяльності. Більш дієвим може бути пільгове оподаткування, розмір та тривалість дії якого має залежати від очікуваних та реально досягнутих результатів підвищення ефективності виробництва та конкурентоспроможності продукції. До кредитування варто залучити банки шляхом пільгового оподаткування залежно від обсягу довгострокових кредитів, наданих суб'єктам господарювання частка впровадження інноваційних технологій.

Регулювання обсягів виробництва економічними важелями має здійснюватись з урахуванням необхідності формування певної структури господарського комплексу. Стратегічно важливими є продовольча та енергетична безпека. Необхідно забезпечити збільшення обсягів виробництва продукції тваринництва для задоволення потреб населення за раціональними нормами споживання. Доцільно використовувати і екс-

портний потенціал сільського господарства. Але треба звертати увагу на ефективність використання земельних ресурсів. Адже в Україні землемісткість сільськогосподарської продукції у 7 разів вища ніж в країнах ЄС [15, с. 367]. Випуск продукції промисловості має зростати випереджаючими темпами, особливо сільськогосподарське машинобудування та авіабудування. Необхідно забезпечити потреби внутрішніх авіаліній літаками невеликих розмірів, здатних здійснювати посадки на ґрунт для розвитку туристичних послуг, можливості швидко доставити відпочиваючих до місць розташування баз відпочинку, віддалених від обласних центрів.

Висновки. До стратегічних аспектів розвитку внутрішнього ринку товарів та послуг належить збільшення купівельної спроможності громадян, підвищення конкурентоспроможності продукції вітчизняного виробництва, оптимізація структури господарського комплексу країни та її регіонів, удосконалення державного регулювання цих процесів.

В розв'язанні стратегічних завдань щодо удосконалення процесу державного регулювання політики оплати праці суб'єктів господарювання успішність залежить від чіткості визначення стратегічних завдань та дієвості механізму впливу на них. У сільському господарстві необхідно удосконалити структуру для задоволення потреб населення не тільки у продукції рослинного походження але й тваринного, відновити сировинну базу для випуску вовняних та лляних тканин.

Для розвитку авіаперевезень необхідно суттєво збільшити випуск невеликих літаків і протидіяти монополізму у сфері авіаперевезень та обслуговування пасажирів у аеропортах.

Література

1. Предборський В. А. Економічна безпека держави : монографія / В. А. Предборський. – К. : Кондор, 2005. – 391 с.
2. Економіка України: стратегія і політика довгострокового розвитку / За ред. акад. НАН України В. М. Гейця. – К. : Ін-т екон. прогноз. ; Фенікс, 2003. – 1008 с.
3. Статистичний щорічник України за 2013 рік / За ред. О. Г. Осауленка. – К. : 2014. – 533 с.
4. Економіка зарубіжних країн : навч. посібник / За ред. Ю. Г. Козака, В. В. Ковалевського, К. І. Ржепішевського. – К. : ЦУЛ, 2003. – 352 с.
5. Японские предложения по реформе экономики в Советском Союзе / Под ред. Хидедзо Инаба и Сэйдзи Цуцуми, предисловие акад. И. Я. Петракова. – М. : Шелковый путь, 1991. – 167 с.
6. Иоффе Я. А. Мы и планета: Цифры и факты / Я. А. Иоффе. – 6-е изд., доп. – М. : Политиздат, 1985. – 224 с.
7. Чудновский А. Д. Менеджмент туризма / А. Д. Чудновский, М. А. Жукова : учебник. – М. : Финанси и статистика, 2003. – 288 с.
8. В Україні авіапаливо значно дорожче, ніж у ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://galnet.org/newsticker/103497-v-ukrajini-aviapalyvo-znachno-dorozhche-nizh-u-es>
9. Проблеми та перспективи розвитку ринку пасажирських авіаційних перевезень в Україні: інформаційно-аналітичний огляд. – К. : Міжнародний центр перспективних досліджень, 2005. – 21 с.
10. Криворучко О. В. Перспективи розвитку хендлінгових компаній на українському ринку авіаційних послуг [Електронний ресурс] / О. В. Криворучко. – Режим доступу: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PSAE/article/view/3773>
11. Борисполь намерен допустить компанию “Аэропорт Хендлинг” к обслуживанию пассажиров [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.net/transport/883806-borispol-nameren-dopustit-kompaniyu-aeroport-hendling-k-obslujvaniyu-passajirov.html>
12. Стратегічні виклики XXI століття суспільству та економіці України: в 3 т. – Т. 3: Конкурентоспроможність української економіки / За ред. акад. НАН України В. М. Гейця, акад. НАН України В. П. Семиноженка, чл.-кор. НАН України Б. Є. Кваснюка. – К. : Фенікс, 2007. – 556 с.
13. Армстронг М. Практика управления человеческими ресурсами / М. Армстронг ; пер. с англ. под ред. С. К. Мордовина. – 8-е изд. – СПб. : Питер, 2005. – 832 с.
14. Хандерсон Р. Компенсационный менеджмент / Р. Хандерсон ; пер. с англ. под ред. Н. А. Горелова. – 8-е изд. – СПб. : Питер, 2004. – 880 с.
15. Могильний О. М. Регулювання аграрної сфери / О. М. Могильний. – Ужгород : ІВА, 2005. – 400 с.

References

1. Predborskyi V. A. Ekonomichna bezpeka derzhavy. – Kyiv, Kondor, 2005, 391 p.
2. Ekonomika Ukrainy : stratehiia i polityka dovhostrokovoho rozvytku / Ed. by akad. NAN Ukrainy V. M. Heets. Kyiv, In-t ekon.prohnozuv.; Feniks,2003, 1008p.
3. Statystychnyi shchorichnyk Ukrainy za 2013 rik / Ed. by O. H. Osaulenko. – Kyiv, 2014, 533 p.
4. Ekonomika zarubizhnykh krain. Navchalnyi posibnyk / Ed. by Yu. H. Kozak, V. V. Kovalevskiy, K. I. Rzhepishevskiy. – Kyiv, TsUL, 2003, 352 p.

5. Yaponskye predlozheniya po reforme ekonomyky v sovetskom soiuze / Ed. by Khydedzo Ynaba, Səidzy Tsutsumy, predyslovye akad. Y. Ya. Petrakova. – Moskva, “Shelkovyi put”, 1991, 167 p.
6. Yoffe Ya. A My i planeta: Tsyfry y fakty, 6-th ed. – Moskwa, Polytyzdat, 1985, 224 p.
7. Chudnovskiy A. D., M. A. Zhukova. Menedzhment turyzma, Moskwa, Finansy y statystyka, 2003, 288 p.
8. V Ukraini aviapalyvo znachno dorozhche, nizh u YeS, [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://galnet.org/newsticker/103497-v-ukrajini-aviapalyvo-znachno-dorozhche-nizh-u-es>
9. Problemy ta perspektyvy rozvytku rynku pasazhyrskykh aviatsiinykh perevezen v Ukraini: informat-siino-analitychnyi ohliad, Kyiv, Mizhnarodnyi tsentr perspektyvnykh doslidzhen, 2005, 21 p.
10. Kryvoruchko O. V. Perspektyvy rozvytku khendlinhovykh kompanii na ukrainskomu rynku aviat-siinykh posluh [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://jrnل.nau.edu.ua/index.php/PSAE/article/view/3773>
11. Boryspol nameren dopustyt kompaniyu “Aeroport Khendlynh” k obsluzhyvaniyu passazhyrov [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://economics.unian.net/transport/883806-borispol-nameren-dopustit-kompaniyu-aeroport-hendling-k-obslujivaniyu-passajirov.html>
12. Stratehichni vyklyky XXI stolittia suspilstvu ta ekonomitsi Ukrainy: v 3 v. – V. 3: Konkurento-spromozhnist ukrainskoi ekonomiky/ Ed. by akad. NAN Ukrainy V. M. Heets, akad. NAN Ukrainy V. P. Semynozhenko, chl.-kor. NAN Ukrainy B. Ye. Kvasniuk. – Kyiv, Feniks, 2007, 556 p.
13. Armstrong M. Praktyka upravleniya chelovecheskymy resursamy / Trans. from Eng., ed. by S. K. Mordovyn. – 8-th ed., SPb, Pyter, 2005, 832 p.
14. Khanderson R. Kompensatsyonnyi menedzhment / Trans. from Eng., ed. by N. A. Horelov, 8-th ed. SPb, Pyter, 2004, 880 p.
15. Mohylnyi O. M. Rehuliuвання ahrarnoi sfery. Uzhhorod, IVA, 2005, 400 p.

Надіслана/Written: 28.07.2015 р.
Надійшла/Received: 30.07.2015 р.
Рецензент: д.е.н., проф. О. О. Орлов