

лишку валюти на ринку, так і її дефіциту. Вибір системи регулювання валютного курсу потрібно розглядати як у короткотерміновій, так і в довготерміновій перспективах, відповідно вибір цілей, методів та інструментів режиму має бути заснований на багатоваріантних розрахунках, що будуть враховувати всі можливі наслідки зміни для економіки загалом та кожного її суб'єкта зокрема.

Література

1. Фурман І.В. Валютно-курсова стабільність та регулювання валютного курсу в умовах світової фінансової кризи / І.В. Фурман, Т.В. Гончаренко. [Електронний ресурс]. – Доступний з http://www.rusnauka.com/9_DN_2010/Economics/61519.doc.htm
2. Белінська Я.В. Проблеми валютно-курсової стабільності в Україні // Актуальні проблеми економіки : наук. економ. журнал. – 2009. – № 8. – С. 200-208.
3. Корнева І.В. Регулювання валютного курсу в умовах світової фінансової кризи // Актуальні проблеми економіки : наук. економ. журнал. – 2009. – № 8. – С. 233-237.
4. Міщенко В.І. Гнучкий режим курсоутворення: етапи запровадження та можливі наслідки для економічного розвитку України : наук.-аналіт. матер. / В.І. Міщенко, І.А. Нідзельська, А.П. Кулінець, С.О. Шульга. – К.: Вид-во НБУ ЦНД. – 2010. – Вип. 15. – 124 с.
5. Журавка Ф. Механізм реалізації валютної політики в Україні / Ф. Журавка : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук: спец. 08.00.08 – "Гроші, фінанси і кредит" / Ф. О. Журавка. – Суми : Вид-во Української АБС НБУ, 2009. – 28 с.
6. Унковська Т. Взаємозв'язок процентних ставок у контексті монетарної трансмісії та оптимізації рефінансування / Т. Унковська // Вісник Національного банку України : журнал. – 2005. – № 4. – С. 35-38.

Пелех У.В. Валютно-курсовая политика и ее влияние на монетарную сферу экономики Украины

Отражены методические аспекты реализации валютно-курсовой политики переходного периода. Проанализирован механизм регулирования валютного курса на разных этапах развития отечественной экономики. Обоснован выбор целей, методов и инструментов режима валютного регулирования в Украине на современном этапе и на перспективу.

Ключевые слова: валюта, валютный курс, денежная единица, валютно-курсовая политика.

Pelekh U.V. Exchange rate policy and its implications for monetary sphere of economy of Ukraine

Deals with methodological aspects of exchange rate policy in transition. The mechanism of exchange rate at different stages of development of the national economy. The choice of objectives, methods and instruments of exchange control regime in Ukraine today and in the future.

Keywords: currency, exchange rate, currency, exchange rate policy.

УДК 339.9:338.48

Доц. А.В. Рибчук, д-р екон. наук –
Дрогобицький ДПУ ім. Івана Франка

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ОБ'ЄКТІВ РЕГІОНАЛЬНОЇ ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Представлено еволюцію регіональної виробничої інфраструктури та розглянуто особливості формування та функціонування окремих інфраструктурних об'єктів у межах нових інтеграційних угруповань. Проаналізовано етапи технологічної зрілості виробничої інфраструктури провідних регіональних економічних утворень.

Постановка проблеми. Регіональні інтеграційні процеси, які розпочалися в Європі на початку другої половини ХХ ст. підтвердили необхідність

об'єднання національних економік у певні угруповання з метою реалізації спільних цілей та їхніх інтересів. Досвід показав, що ефект, який був досягнутий в Європі, екстраполювався на інші регіони світу і також приніс позитивні результати. Тому необхідно проаналізувати процес формування об'єктів виробничої інфраструктури в межах регіональних об'єднань, показати позитивні та проблематичні сторони цього процесу.

Аналіз останніх публікацій. С.В. Севастьянов, досліджуючи нові проекти азійсько-тихоокеанської інтеграції, підкреслює: "Пріоритетним завданням у сфері економіки залишається розвиток інфраструктури: багатосторонні проекти у цій області, такі як будівництво енергомостів, нафто-, газопроводів, транспортних магістралей..." [7, с. 53].

Спартак А. зазначає: "Сьогодні в інтеграційні процеси втягнуті практично усі країни світу, деякі беруть участь у десятках угод, скерованих на зближення із зарубіжними партнерами..." [8, с. 3]. Зевін Л., розглядаючи співвідношення категорії глобалізм і регіоналізм в контексті економічного зростання, дійшов висновку, що: "Досягнення стратегічних цілей потребує ефективної організації економічного простору в межах локальних утворень, державних структур, регіональних та міжнародних угруповань" [2, с. 43].

Усольцев В., досліджуючи взаємовідносини між Росією та економічною інтеграцією в Тихоокеанській Азії, зазначає: "що для активізації співробітництва в цьому регіоні необхідно розвивати туристичну інфраструктуру (аеропорти, вокзали, автошляхи, готельне господарство)" [9, с. 75].

Оболєнський В. зазначає, що регіональна інтеграція спричиняє взаємопереплетення національних економік в єдиний господарський механізм. Водночас "регіоналізація світової економіки йде ніби в розріз з процесом глобалізації. Вона сприяє певному відокремленню господарських об'єднань від цілісної системи світової економіки, що формується, відображаючи суперечності між поточними груповими і довготерміновими інтересами" [6, с. 17].

Виклад основного матеріалу. Впродовж останніх десятиліть регіональні інтеграційні процеси охопили всі континенти. При цьому розширюються їхні масштаби, збільшується кількість країн-учасниць, оновлюються форми економічної взаємодії. Національні економіки, функціонуючи як відокремлені структури і як складові елементи регіональних об'єднань та світового господарства загалом, відчують на собі негативний вплив глобалізаційних процесів. Однак регіональні угруповання за розмірами охоплення галузей, країн та окремих секторів економіки отримують риси глобальності, і цим самим намагаються поєднати два суперечливих явища у світовому господарстві – регіоналізм та глобалізм, реалізувавши при цьому свої інтереси.

Останнім часом найбільш активними учасниками інтеграційних процесів стали: ЄС, ЄАВТ, НАФТА, АСЕАН, АТЕС, АЛАДІ, КАРИКОМ, ОЛАДЕ, МЕРКОСУР, КОМЕСА, ЕКОВАС, СААРК, САДЖ, ЮДЕАК та інші. Результатом інтеграційних процесів є об'єднання національних економік інфраструктурних комплексів, внаслідок чого відтворювальні процеси країн-партнерів виходять за національні межі та активно вплітаються в аналогічні процеси інших держав угруповання, а економічні відносини між ними та система інтересів стають складовими елементами національних господарств кожної з них.

Важливо зазначити, що утворення інтеграційного об'єднання можливе переважно за умов близького територіального місця знаходження (таблиця), оскільки інтеграційні процеси передбачають створення адекватної транспортної інфраструктури, яка могла б забезпечити вільне переміщення робочої сили, товарів та послуг. Формування інфраструктури автомобільного чи залізничного транспорту, що адекватно функціонує, є результативним у випадках наявності спільних кордонів чи незначних відстаней між країнами-учасниками. Прикладом реалізації спільних інтересів країн регіонального угруповання у сфері інфраструктурних відносин є програма розвитку енергетичної інфраструктури країн МЕРКОСУР та програма ISPA з модернізації транспортної інфраструктури країн розширеного Євросоюзу [3, 62, 63].

Табл. Країни та об'єднання станом на середину 2010 р. [8, с. 8]

Країни та об'єднання	Регіонально-торговельні угоди (РТУ)	Зокрема	
		РТУ в торгівлі товарами	угоди про економічну інтеграцію
ЄС	37	29	8
Чилі	31	18	13
Сингапур	31	17	14
ЄАВТ	25	17	8
Мексика	24	14	10
США	21	11	10
Японія	21	11	10
Китай	17	10	7
Туреччина	16	16	0
Республіка Корея	14	9	5
Індія	14	12	2
Таїланд	14	9	5
Австралія	14	8	6
Україна	14	14	0
Нова Зеландія	13	7	6

З метою реалізації своїх інтересів, регіональні об'єднання зацікавлених країн формують умови для створення об'єктів транснаціональної виробничої інфраструктури. Для проведення ефективної експортної політики, а пізніше і самих операцій, безпосередні виробники та постачальники тієї чи іншої країни повинні опрацювати різні маршрути товароруку: способи та механізми транспортування, можливість використання різноманітних інфраструктурних об'єктів. Тільки за наявності розвинутої мережі виробничої інфраструктури в кожній країні можна вести мову про їхнє включення до глобальної обслуговуючої системи наднаціонального виробництва.

Науково-технічні здобутки активно впливають на якісну характеристику сучасних об'єктів виробничої інфраструктури. Завдяки останнім регіональні інтеграційні процеси поглиблюються та розширюються, використовуючи нові прогресивні важелі їхнього прискорення. Йдеться про сучасні об'єкти виробничої інфраструктури, які успішно використовуються регіональними угрупованнями для ефективного функціонування міждержавного відтворювального процесу. Новітні інформаційно-комунікаційні системи, транспортні мережі, морське господарство створюють можливості для актив-

ної взаємодії національних суб'єктів господарювання у межах регіонального утворення, які реалізують при цьому свої національні інтереси [10, с. 50-51].

За час піввікового функціонування Європейського Союзу відбувався поступальний розвиток, удосконалення та розширення об'єктів виробничої інфраструктури регіонального рівня, а саме: елементів транспортної системи (залізничного, автомобільного, морського, трубопровідного та повітряного), інформаційної мережі. Водночас вирішувалися проблеми будівництва та стандартизації станцій, причалів, аеропортів, управління рухом активної частини об'єктів регіональної виробничої інфраструктури.

Аналізуючи еволюцію європейської економічної інтеграції, варто зазначити, що вона розвивається двома напрямками: перший – об'єднання національних економік в єдину господарську систему регіонального рівня і другий – просторовий (територіальний) аспект розширення союзу європейських країн. Отож, необхідно виділити основні періоди розвитку, поглиблення та розширення об'єктів виробничої інфраструктури регіону, які стали передумовою і наслідком прискорення європейської інтеграції.

Упродовж першого, початкового періоду (1957-1970 рр.) шість європейських країн: ФРН, Франція, Італія, Бельгія, Нідерланди та Люксембург стали на шлях формування "зони вільної торгівлі", "спільного ринку" та "митного союзу", ефективне функціонування яких було можливе через узгоджене використання національних транспортних систем та інших інфраструктурних елементів. Уряди зацікавлених країн розробляли спільні проекти щодо розширення об'єктів та мережі виробничої інфраструктури, зокрема транспорту і зв'язку. Важливу роль у розвитку євро регіональної виробничої інфраструктури відіграли перші прояви результатів науково-технічної революції, яка розпочалась у 60-х роках ХХ ст. З'явилися нові види транспорту та зв'язку.

Згодом розвиток та вдосконалення виробничої інфраструктури у регіоні (1970-1992 рр.) безпосередньо пов'язаний з використанням результатів науково-технічного прогресу. Завдяки "транспортній революції" за цей період у Європейському Союзі почали активно розвиватися передові, порівняно з традиційними, види транспорту, зокрема: автомобільний, трубопровідний, повітряний. Підтвердженням цьому є досвід такої країни, як Великобританія. Раніше до Англії морським транспортом прибувало більше пасажирів, ніж повітряним, але на початку 60-х років кількість пасажирських авіаперевезень зросла вдвічі, порівняно з морськими. Тим більше, що вартість повітряних перевезень стала нижчою. Якщо у 30-х роках ХХ ст. середня вартість людино-милі перевезень становила 68 центів, то у 1950 р. – 30, а на початку ХХІ ст. – 11-15 центів [11, с. 35].

З 1983 р. європейські країни розпочали створення нової системи зв'язку та телекомунікацій як одного з важливих елементів виробничої інфраструктури. Йдеться про супутникову систему зв'язку Eutelsat, за допомогою якої послуги надаються автоматично, без попереднього замовлення. Другий етап характеризувався ще й тим, що закінчилося формування єдиного внутрішнього ринку країн ЄС, а це потребувало формування адекватної виробничої інфраструктури.

Хронологічні рамки третього періоду розвитку єврорегіональної інфраструктури визначаються завершенням 80-х та початком 90-х років і тривають дотепер. Особливістю цього етапу є те, що в ньому знаходять відображення як економічні, так і політичні інтереси, зокрема країн Центральної та Східної Європи, які прагнуть якнайшвидше інтегруватися у Європейський Союз, використовуючи при цьому наявні об'єкти виробничої інфраструктури. Останні потребують значних інвестицій для свого розвитку та модернізації з метою адаптації до єврорегіональної інфраструктури. Остання фінансово-економічна криза негативно вплинула на функціонування Європейського Союзу. Але вироблення узгодженої політики оздоровлення регіону подає надію на оптимістичну перспективу.

Аналіз ключових тенденцій економічного зростання у транспортній галузі дає можливість прослідкувати тенденції розвитку країн ЄС-27 на період 2000-2020 рр. Як видно з рисунка, найбільше зростання за цей проміжок часу буде властиве повітряному транспорту – 108 %, на другому місці – морський транспорт – 59 %, на третьому – загальний вантажний транспорт – 50 %. Найнижчі темпи приросту на залізничному пасажирському транспорті – 19 % та залізничному вантажному – 13 %. Досить істотно зросте і ВВП у транспортній галузі країн ЄС-27 за 2000-2020 рр., а саме на 52 %. Тобто названі показники ще раз засвідчують оптимістичні прогнози розвитку транспортної інфраструктури Європейського Союзу на перспективу. Зазначені тенденції досить чітко представлені на рисунку.

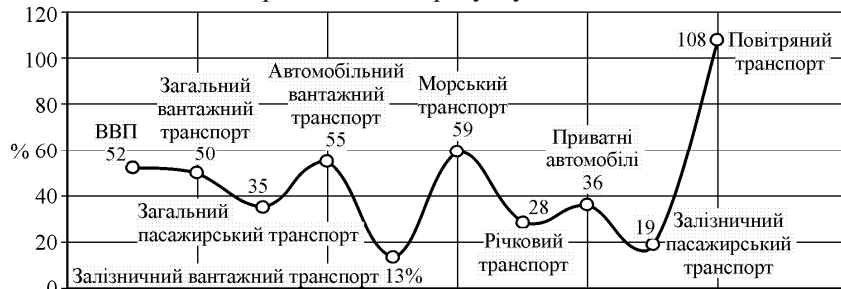


Рис. Ключові тенденції економічного зростання у транспортній галузі у період 2000-2020 рр. у країнах Євросоюзу-27 [12, 4]

Важливу роль у розвитку транспортної інфраструктури ЄС відіграє концесійна форма співробітництва держави та приватного сектору, зокрема в автомобільному господарстві. Завдяки такій формі співпраці виникає можливість вирішення різних проблем, що виникають у процесі фінансування інфраструктури автомобільного господарства, знижуються рівні ризиків та оптимально розподіляються між державою та концесіонерами. Аналіз основних параметрів такої співпраці дає можливість окреслити перспективи та особливості реалізації концесій у сфері інфраструктури автомобільного господарства Європи.

Розвиткові інтеграційних процесів у латиноамериканському регіоні сприяє енергетична інфраструктура, яка є каталізатором функціонування такого об'єднання, як МЕРКОСУР. Основою успішної та ефективної взаємодії країн об'єднання є їх взаємодоповнюваність у сфері енергетики. Країни регі-

ону видобувають понад 95 % сирової нафти в районі Латинської Америки та Карибського басейну [1, с. 108]. Газова промисловість найбільш розвинена в Болівії (679,6 млрд м³), яка виступає основним постачальником газу на ринок інтеграційного об'єднання, хоча її запаси набагато менші, ніж у Венесуелі (4276 млрд м³). В електроенергетиці МЕРКОСУР домінує гідроенергія, де лідером виробництва виступає Бразилія. На початок ХХІ ст. нарахувалося півтора десятка міжнаціональних об'єднань ліній електропередач між районами виробництва та споживання електроенергії в Аргентині, Бразилії, Венесуелі, Парагваї. Водночас, необхідно зазначити [4, с. 79], що на межі тисячоліть виникли проблеми, які підтвердили необхідність подальшого розвитку і вдосконалення наявної енергетичної інфраструктури регіону, оскільки вона не може вирішувати перспективні завдання інтеграційного об'єднання.

Прикладом розвитку регіональної виробничої інфраструктури є співробітництво країн МЕРКОСУР у вирішенні проблем забезпечення їх природним газом. Воно включає розвідку його родовищ, модернізацію та об'єднання мереж газопроводів, будівництво заводів з перероблення природного газу. Основна мета такої взаємодії – пов'язати між собою основні газосні райони Болівії, Венесуели, Перу та Аргентини з країнами-споживачами природного газу: Бразилією, Чилі, Парагваєм та Уругваєм. наявна система спільних газопроводів у країнах Латинської Америки є типовим прикладом регіональної виробничої інфраструктури і нараховує 17 ліній, з яких: 7 – зв'язують Аргентину та Чилі, 4 – проходять від Болівії до Аргентини, 2 – від Болівії до Бразилії, 1 – від Аргентини до Бразилії, 3 – від Аргентини до Уругваю. Окрім цього, близько 20 інфраструктурних проектів газопостачання перебувають на стадії аналітичного оцінювання і найближчим часом будуть прийняті до розгляду і будівництва [5, с. 23].

Одним із важливих інфраструктурних проектів у сфері енергетики є будівництво так званого "енергетичного кільця", яке об'єднало б наявну мережу газопроводів країн Південної Америки в єдину систему. Основним об'єктом має стати будівництво газопроводу від перуанського порту Піско до чилійського – Токопілья. Наприкінці 2005 р. уряд Венесуели запропонував партнерам – сусіднім країнам – ідею будівництва трансконтинентального газопроводу, який зв'язав би Пуерто-Ордас (Венесуела) з Ріо-де-ла-Плата (Аргентина) транзитом через Бразилію. Його довжина сягатиме понад 8 тис. км, пропускна здатність – 100 млн³ газу на добу, і на його будівництво, яке вартиме більше ніж 7 років, буде витрачено близько 20 млрд дол. [4, с. 80].

Характерними рисами виробничої інфраструктури Латинської Америки є такі: багатокладність економіки, дрібна спеціалізація господарств, залежність від іноземного капіталу, наявність великих запасів корисних копалин, сприятливий клімат для ведення сільського господарства, експортна орієнтація перспективних галузей національних господарських комплексів. Тому основні елементи виробничої інфраструктури (автомобільні шляхи, залізничні дороги, трубопроводи) зосереджені саме в тих регіонах, що зорієнтовані на морські та річкові портові споруди.

Енергетичне господарство країн Латинської Америки досить неоднорідне, що пов'язано з наявністю природних ресурсів та географічним поло-

женням. Нерівномірне розміщення запасів нафти і газу поставило вимогу ширшого застосування гідроенергії, потенціал якої використовується приблизно на 10 %. В останні десятиріччя, коли електроенергетика перейшла під контроль держави, була розроблена політика щодо вивчення гідроресурсів та їх планомірного й ефективного використання. У Бразилії та Аргентині діють також перші АЕС як результат науково-технічного прогресу, що використовується даними латиноамериканськими індустріальними країнами.

Регіональне інтеграційне співробітництво країн Латинської Америки (МЕРКОСУР) допомогло вивести з кризового стану електроенергетику Бразилії (2001 р.) завдяки постачанню електроенергії із сусідніх країн – Аргентини, Парагваю та Венесуели. З метою подальшого попередження таких явищ, за останній період було побудовано декілька важливих мереж, які об'єднали національні системи ліній електропередач (ЛЕП). Із п'яти функціонуючих ЛЕП – три об'єднали Аргентину та Бразилію, а дві – Аргентину з Чилі та Уругваєм. У 2006 р. укладено договір між Аргентиною та Бразилією про будівництво в останніх двох ГЕС "Сімплісіо" та "Анта" між бразильськими штатами Мінас-Жерайс та Ріо-де-Жанейро. Окрім цього, процес спільного будівництва об'єктів енергетичної інфраструктури країн МЕРКОСУР щороку зростає. Розпочато реалізацію таких енергетичних інфраструктурних проєктів: будівництво Аргентино-Бразильських ГЕС "Гарабі" (1,8 млн кВт) та "Ронкадор" (2,7 млн кВт); Аргентино-Парагвайських ГЕС "Корпус-Крісті" (2,88 млн кВт), а також "Ітаті-Ітакора" (1,66 млн кВт). Окрім цього, будуть модернізовані діючі ГЕС "Ясірета" і "Сальто-Гранде" та інші. Таким чином, реалізація зазначених інфраструктурних проєктів у сфері електроенергетики та об'єднання вже функціонуючих уможливить вирішити наявні проблеми енергопостачання країн МЕРКОСУР [4, с. 79].

Перспективу свого функціонування має таке регіональне угруповання, як АСЕАН. Прогнозують, що до 2020 р. у Південно-Східній Азії утвориться група країн, яка буде у стабільному союзі дружніх націй [2, с. 49]. Вивчаються можливості утворення нового інтеграційного союзу АСЕАН+3 (Китай, Республіка Корея, Японія). наявність декількох розвинених країн дасть змогу поступово підключити відстаючі держави до сучасних регіональних наукових, технологічних, виробничих, збутових та інфраструктурних систем. Останні дадуть змогу ефективно функціонувати всім учасникам діючих та перспективних регіональних об'єднань.

Висновки. Таким чином, наявність розвинених інфраструктурних мереж та потреба у сучасних об'єктах виробничої інфраструктури в масштабах інтеграційних угруповань сприятиме: по-перше, підвищенню мобільності всіх факторів виробництва, їхньому переміщенню в межах регіонального утворення; по-друге, реалізації економічних інтересів суб'єктів регіональних угруповань, оскільки потреба і можливість створення об'єктів виробничої інфраструктури дає змогу реалізувати поставлені цілі; по-третє, активізації узгоджених дій урядів зацікавлених країн щодо вироблення адекватної інвестиційної політики, спрямованої на залучення та використання фінансових ресурсів як регіону, так і міжнародних організацій.

Література

1. Глинкин А.И. Интеграция в Западном полушарии и Россия / А.И. Глинкин. – М. : Изд-во "Наука", 2004. – 206 с.
2. Зевин Л.З. Глобализм и регионализм в контексте экономического роста / Л.З. Зевин // Мировая экономика и международные отношения : научн. журнал. – 2009. – № 6. – С. 43-53.
3. Злоказова Н.Е. Расширение ЕС: за и против с позиции его членов / Н.Е. Злоказова // Мировая экономика и международные отношения : научн. журнал. – 2004. – № 1. – С. 62-70.
4. Кудрявцева Е.Ю. Энергетическая составляющая экономической интеграции стран МЕРКОСУР / Е.Ю. Кудрявцева // Мировая экономика и международные отношения : научн. журнал. – 2008. – № 2. – С. 76-86.
5. Левут А.А. ЮАСН – новый экономико-политический блок / А.А. Левут // Латинская Америка. – 2006. – № 1. – С. 20-28.
6. Оболенский В.П. Россия на пути к инновационному развитию / В.П. Оболенский // Мировая экономика и международные отношения : научн. журнал. – 2008. – № 9. – С. 31-39.
7. Севастьянов С.В. Новые проекты азиатско-тихоокеанской интеграции / С.В. Севастьянов // Мировая экономика и международные отношения : научн. журнал. – 2011. – № 1. – С. 48-54.
8. Спартак А.Н. Современный регионализм / А.Н. Спартак // Мировая экономика и международные отношения : научн. журнал. – 2011. – № 1. – С. 3-15.
9. Усольцев В.И. Тихоокеанская Азия: экономическая интеграция и перспективы России / В.И. Усольцев // Мировая экономика и международные отношения : научн. журнал. – 2011. – № 8. – С. 67-75.
10. Фейгин Г.Ф. Национальные экономики в эпоху глобализации: перспективы России / Г.Ф. Фейгин. – СПб. : Изд-во СПб ГУП, 2008. – 200 с.
11. Шишков Ю.В. Мирохозяйственный механизм: движение к глобалистике // Мировая экономика: глобальные тенденции за 100 лет / Ю.В. Шишков / под ред. И.С. Королева. – М. : Экономика, 2003. – 604 с.
12. European Commission Directorate – General for Energy and Transport. Keep Europe moving // MEMO. – June 2006. – P. 4-11.

Рыбчук А.В. Особенности развития объектов региональной производственной инфраструктуры

Представлена эволюция региональной производственной инфраструктуры и раскрыты особенности формирования и функционирования отдельных инфраструктурных объектов в рамках новых интеграционных группировок. Проанализированы этапы технологической зрелости производственной инфраструктуры ведущих региональных экономических образований.

Rybchuk A.V. Features of the objects development of regional industrial infrastructure

The article deals with the evolution of regional industrial infrastructure and the peculiarities of formation of separate infrastructure objects within new integration groupings. Analyzes stages of technological maturity of the productive infrastructure of the leading regional economic formations.

УДК 336.71

Аспір. М.Я. Ревич¹ – Львівська КА

МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ ПРИБУТКОВІСТЮ БАНКІВ

Охарактеризовано основний механізм управління прибутковістю банківської діяльності та його складові. Проаналізовано перелік об'єктів управління прибутком банківської установи. Запропоновано систему управління прибутковістю банків, що базується на концепції виділення так званих центрів відповідальності.

Ключові слова: управління прибутковістю банків, управління доходами, управління витратами, системи управління, механізми управління прибутком.

¹ Наук. керівник: проф. О.І. Копилок, канд. екон. наук