

Стратегія диверсифікації використовується фірмою для того, щоб уникнути надмірної залежності від обмеженої кількості товарів і ринків. Ці товари можуть бути новими для галузі або тільки для фірми. Мета розподілу, просування та збуту відрізняються від традиційних для фірми.

Стратегія переваг за витратами впливає з орієнтації фірми на широкий ринок та на масове виробництво товарів. За допомогою великомасштабного виробництва вона може мінімізувати граничні витрати виробництва і пропонувати низькі ціни. Це дозволяє мати більш високий прибуток порівняно з конкурентами, легше переносити зростання собівартості та приваблювати споживачів, орієнтованих на рівень цін.

Висновки. Таким чином, в умовах глобалізації існує системна єдність міжнародної стратегії компанії, міжнародної стратегії соціально-економічного розвитку держав, конкурентно-галузевих особливостей, рівня концентрації та форм міжнародного співробітництва. На сучасному етапі суспільного розвитку важливим аспектом стратегічного управління є мобільність та розробка багатоваріантних стратегій.

Багаторівневий аналіз тлумачення поняття «міжнародної стратегії» показав, що це визначення в контексті глобалізаційних процесів має імманентні ознаки тривалості мети і завдань, високого рівня значущості для інтракорпоративного простору компанії під впливом національної стратегії у взаємозв'язку зі міжнародним макросередовищем. При цьому стратегічний аспект, особливо стосовно функціональних стратегій, поширюється на тактичні короткострокові завдання. В авторському розумінні термін «стратегія» має сутнісну підпорядкованість більш широкому за охопленням поняттю «стратегічне планування», що визначає неправомірність широковживаного отождоження понять «стратегія» і «стратегічний план». Розуміння сутності та змісту міжнародної стратегії, її важливості та місця в загальному процесі стратегічного планування є запорукою успіху та створення надійних конкурентних переваг.

Список використаних джерел

1. Bradley F. International Marketing Strategy. Prentice Hall. / F. Bradley. - Ney York, etc., 1991. – P.269-274.
2. Hrebiniak Lawrence G. Making Strategy Work: Leading Effective Execution and Change / Lawrence G. Hrebiniak. - 2005. - 408 p.
3. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия / Игорь Ансофф. — СПб: Питер Ком, 1999. — 416 с.
4. Энциклопедический словарь. Современная рыночная экономика. Государственное регулирование экономических процессов / [Общ. Ред.: д.э.н., проф. Кушлин В.И., д.э.н., проф., член-корр. РАН Чичканов В.П.] – М.: Издательство РАГС, 2004. – 744 с.
5. Corey E.R. Marketing Strategy – An Overview In: Strategic Marketing Management / Corey E.R. [Readings selected by Dolan. R.J.]. - Boston. MA. 1991. – P.70. - Harvard Business School Publications.
6. Портер М. е. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов / Майкл е. Портер [И. Минервин (пер.с англ.)] . — М. : альпина Бизнес Букс, 2007. — 454 с.
7. Кириченко О. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності. Навчальний посібник. [3-е вид., перероб. і доп.] / О. Кириченко, І. Кавас, А. Ягченко. — К. : Знання-Прес, 2002. — 384с.
8. Черенков В.И. Международный маркетинг: Учебное пособие. / В.И. Черенков. – СПб.: ИВЭСЭП, Знание, 2003. – 848 с.
9. Междисциплинарный словарь по менеджменту. – М.: Дело, 2005. – 256 с.
10. Циганкова Т.М. Міжнародний маркетинг: теоретичні моделі та бізнес-технології / Циганкова Тетяна Михайлівна. — К. : КНЕУ, 2004. — 400с.

УДК 658.012.42

ЛОТОЦЬКА С.В.,

Національний авіаційний університет, аспірантка

ОЦІНКА РИЗИКІВ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА АВІАКОМПАНІЙ В УМОВАХ ІСНУЮЧОГО ФАКТОРНОГО ВПЛИВУ

Аннотація. У статті охарактеризовано фактори, які визначають майбутні тенденції авіаційного ринку України. Виявлені логічні закономірності та здійснено оцінку ризиків зовнішнього середовища авіакомпаній в умовах існуючого факторного впливу.

Annotation. Factors which determine the future aviation market tendencies of Ukraine are described in the article. Logical regularities are detected and estimation of airlines external environment risks is carried out in the conditions of the existent factor influence.

Постановка проблеми. Розвиток авіаційної галузі на сучасному етапі здійснюється в умовах мінливого зовнішнього середовища. Європейські авіакомпанії, перебуваючи в умовах насиченого власного ринку і жорсткої конкуренції, розглядають український ринок як можливість для подальшого розвитку своєї діяльності. Вони намагаються завоювати суттєві частки на українському ринку, використовуючи ліберальний режим регулювання попиту, збільшення кількості рейсів, відкриття нових маршрутів, які не завжди відповідають інтересам сталого розвитку авіаційної інфраструктури України.

Іншими словами, існує безпосередня загроза саме такого розвитку ситуації в процесі приєднання України до спільного європейського авіаційного простору.

Аналіз останніх досліджень. Окремі питання щодо вирішення даної проблеми висвітлені в роботах як вітчизняних, так і зарубіжних авторів. Серед них можна виділити таких науковців як: Родні Е. Слейтер, Філіпп Роша, Алан П. Ларсон, Джолен Моліторіс, Келлі С. Койнер, Віноградов М.А., Довба М.О., Мельников А.В., Нікіфорок О.І., Полякова О.М., Товкун Д.Л., Франк С.О., Кутах О.П., Коба В.Г., Сич Є.М., та багато інших.

Постановка задачі (цілі статті). Дослідити фактори, які визначають майбутні тенденції авіаційного ринку України. Запропонувати методичний підхід до оцінки ризиків зовнішнього середовища авіакомпаній в умовах існуючого факторного впливу.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. В проведених раніше дослідженнях зазначена проблема не розглядалася з точки зору оцінки ризиків зовнішнього середовища авіакомпаній в умовах існуючого факторного впливу.

Викладення основного матеріалу. Проведені дослідження діяльності авіакомпаній України за 2002-2010 роки дозволили зробити висновок, що авіаційна галузь продемонструвала досить стрімкі темпи свого розвитку. Вони зумовлені двома основними чинниками, а саме: економічним розвитком України та розвитком процесів інтеграції України до світового економічного простору (зростання ділового партнерства, туризму тощо).

Проте, слід звернути увагу на існуючі загрози в розвитку авіаційного транспорту України і до них, щонайперше, слід віднести підписання комплексу міждержавних домовленостей про погодження зняти будь-які комерційні обмеження чи регулюючі заходи для польотів авіакомпаній інших країн-учасниць. Євросоюз вимагає якнайшвидшого підписання Україною угоди з необмеженим терміном дії про приєднання до Спільного європейського авіаційного простору, що стане кроком в реалізації принципів «відкритого неба» між Україною та ЄС. Адже ЄС з 2006 року веде мову про приєднання України до програми «Відкрите небо».

Укладання широкомасштабної Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір передбачає об'єднання авіатранспортних ринків України та ЄС, що сприятиме більш ефективному використанню ринку авіаперевезень та покращенню якості послуг, розвитку транзитного потенціалу України, інтегрування України до Європейських авіаційних структур та зміцненню авторитету нашої країни як авіаційної європейської держави. А це, в свою чергу, сприятиме суттєвому зростанню авіаперевезень між Україною та країнами ЄС.

В результаті проведеного дослідження, доцільно зробити висновок, що позитивними сторонами виходу на авіаційний ринок Європейського Союзу є:

- покращення політичної ситуації;
- вихід на ринок країн ЄС, а також країн 3-ого світу, які співпрацюють з ЄС;
- збільшення обсягу пасажирських перевезень;
- збільшення обсягу вантажних перевезень.

Негативними сторонами євроінтеграції ринку авіаперевезень є:

- мовний бар'єр (вивчення англійської мови є необхідною складовою для організації спільної роботи, адже необхідні фахівці у сфері авіації, які добре володіють англійською мовою);

- перебудова системи (прийняття всіх норм ЄС та EASA);
- підвищення вартості сертифікації повітряних суден.

Для національного споживача передбачається, що реалізація такої угоди забезпечить:

- сприяння розширенню спектра та якості послуг;
- стимуляцію розвитку міжнародних маршрутів регіонального сполучення;
- зниження тарифів на авіаперевезення;
- посилення захисту прав споживачів відповідно до міжнародних стандартів.

Однак, попри всю позитивну спрямованість такого кроку в реалізації міждержавних домовленостей, слід зазначити, що він сприятиме доступу іноземних авіакомпаній на український ринок та зростанню конкуренції, що вимагає відповідних кроків щодо підготовки національного авіатранспорту до ринку високої конкуренції.

Авіакомпаніям, щоб працювати на європейському авіаринку, необхідно визначити стратегічні альтернативи та оцінити їх з урахуванням наступних факторів:

- експлуатаційна придатність парку повітряних суден;
- сума підконтрольних авіакомпаній витрат;
- способи фінансування розвитку авіакомпанії;
- попит на ринку авіаперевезень;
- потреби різних сегментів ринку;
- види та гострота конкурентної боротьби на різних напрямках;
- сума неконтрольованих авіакомпанією витрат;
- регулювання діяльності авіакомпанії міжнародним правом та національними органами влади;
- потужність наземної інфраструктури.

Слід відмітити, що важливе значення для ринку пасажирських авіаперевезень має статус авіаційної компанії. На ринку України працюють найкрупніші іноземні компанії, авіапарк яких складається з 300-400 літаків, і які, прийшовши на ринок України, вдаються до політики демпінгу, цінкових знижок, збільшення кількості рейсів на маршруті, задля отримання майбутнього домінування.

На фоні іноземних, українські авіакомпанії мають парк літаків не більше 20, незначні розміри прибутків (або збитки), і за всіма параметрами конкурентоспроможності поступають світовим лідерам.

Єдиною перевагою для національного авіаперевізника були внутрішні тенденції розвитку економіки України, які забезпечували їм темпи зростання доходів, що в 10 разів перевищували темпи зростання доходів іноземних авіакомпаній.

В таких умовах зростає загроза майбутніх втрат, у зв'язку з реалізацією політики легкого доступу на ринок іноземних перевізників, зумовленого зняттям комерційних бар'єрів.

З метою дослідження ризиків, які можуть вплинути на ефективність діяльності авіаційної галузі, автором розраховані показники математичної статистики: дисперсія, квадратичне відхилення та коефіцієнт варіації.

Розрахунок здійснювався за даними табл.1, в якій представлені темпи зростання вхідних та вихідних показників.

Дисперсія – це середньозважена величина з квадрата відхилень дійсних фінансових результатів від середніх. Економічний зміст середньоквадратичного відхилення, з погляду теорії ризиків, полягає в характеристиці максимально можливого коливання досліджуваного параметра від його середнього очікуваного значення. Чим більша величина дисперсії і середньоквадратичного відхилення, тим ризикованішим є управлінське рішення.

Таблиця 1

Темпи зростання факторів зовнішнього та внутрішнього середовища

Темпи зростання показника	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Чистий дохід	1,33	1,47	1,20	1,20	1,48	1,49	1,18
Операційні витрати	1,32	1,43	1,23	1,17	1,58	1,55	1,25
Інші звичайні витрати	1,73	1,86	1,04	1,08	0,96	4,29	0,88
Пасажиропотік	1,34	1,36	1,18	1,10	1,17	1,25	0,83
Кредитна ставка	0,81	0,89	0,92	0,94	0,94	1,24	1,03
Реальна заробітна плата	1,15	1,24	1,20	1,18	1,13	1,06	0,91
Ціни на авіапослуги	1,04	1,12	1,21	1,10	1,14	1,29	1,17
Ціни на авіапальне	1,20	1,63	1,25	1,07	1,14	1,54	0,88

Коефіцієнт варіації (V) — це відносна величина, яка розрахована як відношення середньоквадратичного відхилення до середнього фінансового результату (математичного очікування). Як відомо, чим менше значення коефіцієнта варіації, тим більша стабільність прогнозу і, відповідно, менший ступінь ризику. Розрахунки значень дисперсії, квадратичного відхилення та коефіцієнту варіації представлені в табл. 2.

Таблиця 2

Дисперсія, квадратичне відхилення та коефіцієнт варіації вхідних та вихідних потоків авіаційної галузі

Показники	Дисперсія σ^2	Квадратичне відхилення σ	Коефіцієнт варіації V_σ
Чистий дохід	0,0176816	0,132972	0,099551
Операційні витрати	0,0224429	0,149809	0,110038
Інші звичайні витрати	1,7739000	1,331878	0,787428
Пасажиропотік	0,0275387	0,165948	0,140920
Кредитна ставка	0,0161143	0,126942	0,131255
Реальна заробітна плата	0,0344463	0,185597	0,165038
Ціни на авіапослуги	0,0391963	0,197981	0,171773
Ціни на авіапальне	0,1335367	0,365427	0,293988

Динаміка інших показників характеризується незначними відхиленнями від середнього значення (від 0,126942 в динаміці кредитної ставки до 0,197981 в динаміці ціни на авіа пальне). Показник коефіцієнту варіації засвідчив різну стійкість факторів зовнішнього середовища та внутрішніх витрат. За величиною коефіцієнта варіації всі досліджувані показники були згруповані в три групи: показники з незначною, середньою та високою нестійкістю (табл. 3).

Оцінка факторів авіаційної галузі за рівнем стійкості

Стійкість фактора			
стійкий $V_{\sigma} < 5\%$	незначна нестійкість $5\% < V_{\sigma} < 10\%$	середня нестійкість $10\% < V_{\sigma} < 25\%$	висока нестійкість $25\% < V_{\sigma}$
	Чистий дохід	Операційні витрати	Інші звичайні витрати
		Пасажиропотік	Ціна на авіапальне
		Кредитна ставка	
		Реальна заробітна плата	
		Ціна на авіапослуги	

Так, за даними таблиці 3, найбільш стійку тенденцію виявляв тренд зростання чистого доходу. До показників з середньою нестійкістю віднесено динаміку операційних витрат, пасажиропотоку, кредитної ставки та ціни на авіаційні послуги. Високу нестійкість, а, відповідно, і високий ризик своєї зміни мали інші звичайні витрати та темпи зміни ціни на авіа пальне.

Проведене групування важливе, з огляду на свою здатність впливати на зміну чистого доходу авіаційного транспорту України, а, отже, і на стан його кредитоспроможності. На основі даного групування, банк, проводячи аналіз ринку пасажирських перевезень, повинен здійснювати моніторинг факторів середньої та високої нестійкості та прогнозувати тенденції їх впливу на стан кредитоспроможності позичальника.

Так, за період 2002-2010 років, найбільший негативний вплив на зростання чистого доходу в галузі мали зростання операційних та інших звичайних витрат. Позитивна направленість коливальної динаміки була присутня в пасажиропотоці, тенденціях кредитної ставки, реальної заробітної плати, в ціні на авіаційні послуги. При цьому слід відмітити, що тенденції їх зміни мали нестійких характер, а, відповідно, в них присутня випадкова складова.

За даними аналітичного дослідження факторів зростання ефективності діяльності авіаційних компаній України було визначено, що основним чинником такого зростання стало зростання пасажиропотоку. Таке зростання відбувалося на фоні загального економічного зростання та активізації зовнішньоекономічної діяльності України. Однак, слід зауважити, що соціальний рівень життя більшої частини населення має тенденцію до зниження.

Отже, попри всі зусилля щодо оновлення технічного складу авіаційного парку, ризику зростання чистого доходу авіакомпаній України будуть пов'язані з обмеженими можливостями зростання кількості пасажиропотоків. Так, в табл.4 представлена статистика динаміки частки населення, яка користується послугами авіаційного транспорту.

Таблиця 4

Темпи приросту частки населення, що користується послугами авіатранспорту, в %

Роки	Населення, млн. чол.	Пасажиропотоки, млн. чол.	Відсоток пасажиропотоку до кількості населення, %	Темп приросту пасажиропотоку, %
2000	49429,8	1257,2	2,54	
2001	48923,2	1383,2	2,83	0,28
2002	48457,1	1767,5	3,65	0,82
2003	48003,5	2374,7	4,95	1,30
2004	47622,4	3228,5	6,78	1,83
2005	47280,8	3813,1	8,06	1,29
2006	46929,5	4208,3	8,97	0,90
2007	46646,0	4928,6	10,57	1,60
2008	46372,7	6181,0	13,33	2,76
2009	46143,7	5131,2	11,12	-2,21
2010	45962,9	6100,0	13,27	2,15
Середнє значення за 2001-2009 роки				0,95
Середнє значення за 2001-2008 роки				1,35
Середнє значення за 2002-2008 роки				1,50
Середнє значення за 2001-2010 роки				1,07

Слід відмітити, що на фоні зменшення численності населення зростає кількість осіб, які віддають перевагу авіаційному транспорту, причому поступову тенденцію до збільшення демонструє і сегмент внутрішніх перевезень (хоч він значно поступається сегменту міжнародних пасажирських перевезень).

За даними таблиці, темпи приросту частки населення, які користуються послугами авіатранспорту складає середню величину 1,35% (за 2001-2008 роки) та 1,50 % (за 2002-2008 роки). Слід зазначити, що 2009 рік в розрахунок не приймався, оскільки віднесений до року зі значним впливом негативних явищ, які в 2010 році були нейтралізовані.

Проведене дослідження дозволило оцінити реальні темпи зростання авіаційної галузі з урахуванням тенденцій зміни загальної кількості населення України. Так, максимальне значення зростання кількості пасажиропотоку складає 1,5% до кількості населення України. Зростання пасажиропотоку, при кількісному зменшенні населення, відбувається за рахунок зростання реальної заробітної плати населення України.

Саме на фоні зростання реальної заробітної плати зростає кількість туристів та кількість бізнес-контактів. В даному дослідженні автором порахований середній темп зростання реальної заробітної плати при зростанні реального ВВП (табл.5). За даними таблиці 5, при зростанні ВВП на 1 % реальна заробітна плата зростає в середньому на 0,93 %.

Таблиця 5

Динаміка приросту реальної заробітної плати на 1% приросту ВВП, у%

Роки	Темп приросту ВВП, %	Темп приросту реальної заробітної плати, %	Приріст реальної заробітної плати на 1% приросту ВВП, %
1999	1,09	0,91	0,84
2000	1,30	0,99	0,76
2001	1,20	1,19	0,99
2002	1,11	1,18	1,07
2003	1,18	1,15	0,97
2004	1,29	1,24	0,96
2005	1,28	1,20	0,94
2006	1,23	1,18	0,96
2007	1,32	1,13	0,85
2008	1,32	1,06	0,81
2009	0,96	0,91	0,94
Середнє значення			0,93

На основі співвідношення темпу зростання ВВП та темпу приросту пасажиропотоку, було встановлене середнє співвідношення на рівні 0,98%. Таким чином, розрахунками доведено, що при зростанні ВВП на 1%, приріст пасажиропотоку складе 1% до попереднього року.

Отже, виходячи з таких припущень, зростання обсягу пасажиропотоку в умовах діяльності 2010 року складе в середньому 1,5% до попереднього року. Прогноз зростання чистого доходу в галузі, при умові незмінності інших факторів, представлений в таблиці 6.

Таблиця 6

Прогноз чистого доходу авіакомпаній України при прогнозуванні зростання пасажиропотоку

Напрями залежності	Зростання пасажиропотоку, % до попереднього року	
	min	max
В залежності від зростання ВВП	1,35	1,5
В залежності від кількості населення	1,01	1,50

Розглянуті тенденції зростання факторів, які впливають на зростання чистого доходу в галузі, можуть бути обмеженими в силу природно-демографічних та соціально-економічних чинників.

Так, в останні (2009-2010) роки в економіці України відбуваються процеси, які супроводжуються зростанням вартості соціальних послуг, які супроводжують життєдіяльність населення України (зростання вартості проїзду в міському транспорті, електроенергії, квартплати тощо), що в сукупності з іншими негативними процесами, які зменшують можливість зростання заробітної плати (зростання податкового тиску на підприємців, зростання відрахувань на заробітну плату, прогнозовані зміни трудового кодексу) та обмежують можливості доступу до ринку пасажирських перевезень середнього за рівнем заробітної плати сегменту, що є негативним чинником в прогнозах зростання пасажиропотоків.

Аналіз авіатранспортної рухливості населення України показує, що кожен її мешканець здійснює одну поїздки за 12 років, в той час як в розвинених європейських країнах, кожен мешканець, в середньому, здійснює 1-1,5 поїздок за рік.

Виходячи із вищевикладеного, доцільно зауважити, що наявність випадкової складової, середня чи висока нестійкість фактора пасажиропотоку, наявність тенденції зменшення кількості населення, економічна політика, направлена на обмеження можливостей зростання доходів населення, вимагає розробки комплексу заходів щодо нейтралізації можливого майбутнього зменшення кількості національних пасажирів авіаційного транспорту.

До першочергових заходів спеціалісти галузі відносять технічне оснащення авіапарку. Проте, на зростання обсягу пасажиропотоків великий вплив має візовий режим. Так, за даними ЗАТ «Аеросвіт», відміна

візового режиму між Україною та Ізраїлем стала причиною зростання кількості пасажирів на 20% у лютому 2011 року (безвізовий режим діє з 09.03.2011 р.). У зв'язку з цим планується, що на маршруті Київ-Тель-Авів-Київ коефіцієнт завантаженості крісел у 2011р. становитиме до 90% [4].

Розширення Шенгенської зони стало причиною скорочення майже вдвічі кількості пасажирів, які виїжджають до ЄС [4].

На сьогодні, потужним стимулятором розвитку національного ринку авіаперевезень є спрощення візового режиму з ЄС. Для реалізації Плану дій по відміні візового режиму з країнами Європейського Союзу, останній виставив Україні 60 вимог, які згруповані в чотири блоки: безпечність документації, нелегальна міграція, суспільний порядок і безпека, міжнародні відносини і фундаментальні права.

На думку автора, не менш перспективним фактором розвитку ринку авіаперевезень є приватизація частини підприємств державного авіаційного комплексу з метою підвищення прибутковості та інвестиційно-інноваційної активності підприємств.

Висновки. 1. Дослідження особливостей розвитку авіакомпаній України дозволило виявити сукупність факторів, які визначають майбутні тенденції авіаційного ринку України. Такі фактори автором віднесено до групи факторів розвитку та визначено вплив їх реалізації на задоволення пріоритетів вибору покупцями авіапослуг.

2. Довгострокове кредитування супроводжується загрозою виникнення ризиків в діяльності компанії до повернення суми кредиту. З метою оцінки ризиків, в роботі застосовані методи математичної статистики, зокрема, розрахунок дисперсії, квадратичного відхилення та варіації, з використанням яких до групи факторів з високим ризиком зміни було віднесено загрозу зростання ціни пального та витрат, не пов'язаних з операційною діяльністю (витрат на реалізацію послуг, адміністративних витрати тощо). До групи факторів середньої стійкості віднесено пасажиропотік, операційні витрати, кредитну ставку, зміни рівня заробітної плати та цін виробників авіапослуг.

3. Основним чинником, який визначає доходність авіакомпанії та є стимулятором для подальшого зростання є пасажиропотік. Тому, для визначення довгострокової кредитоспроможності авіакомпанії важливим моментом є прогнозування майбутнього зростання пасажиропотоку. З цією метою науково обгрунтовано, що основними чинниками зростання пасажиропотоку є загальний економічний розвиток країни, зростання реальної заробітної плати та зростання чисельності населення. Розрахунками доведено, що при наявності негативної тенденції - зменшення кількості населення України, має місце зростання пасажиропотоку на 1,5%. Оцінка співвідношення між темпами зростання пасажиропотоку та темпами зростання ВВП становить 0,93:1. Іншими словами, при зростанні ВВП на 1%, пасажиропотік зростає на 0,93% до рівня попереднього року.

4. Враховуючи наявність негативних тенденцій, які мають прояви у погіршенні економічної ситуації в країні, падінні рівня доходів населення, зниженні кількості населення, та враховуючи загрози зовнішнього середовища, пов'язані з приєднанням України до проекту «Відкрите небо» та зростанням присутності потужних іноземних авіакомпаній на національному ринку авіаперевезень, держава та національні перевізники повинні розробляти комплекс заходів щодо підготовки до зростання рівня конкурентної боротьби за пасажиропотоки.

Список використаних джерел:

1. Draft State Program of increase in competitiveness of Ukrainian economy in the course of the European and Euroatlantic integration for 2008-2015.
2. Messerlin, Patrich A. Measuring the cost of protection in Europe. – Washington, DC, ПЕ, 2001.-XV, 415 p. – ISBNO – 88132-273-3.
3. Pershukov J. General legal bases of European Union boundary departments activity //Scientific announcer: Scientifically practical almanac Government Boundary service. – 2004. - №2 – p. 31-34.
4. <http://www.newsmore.net>.

УДК 339.54

ЛУГАНОВ О.В.,

Інститут світової економіки і міжнародних відносин
НАН України, аспірант

ПРОГРАМНО-ЦІЛЬОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ НА ЗАСАДАХ НАУКО-ТЕХНІЧНОГО ПІДХОДУ ЯК ІНСТРУМЕНТ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ВІДКРИТОЇ ЕКОНОМІКИ

Анотація. Розглянуто науково-технічні аспекти програмно-цільового регулювання, що сприяють розвитку відкритих економік, а також зарубіжний досвід його запровадження. Вказано положення, що мають рекомендаційний характер, про те, що ефективне програмно-цільове регулювання можливе завдяки використанню науково-технічних ресурсів у процесі його здійснення.

Ключові слова: відкрита економіка, управління, програмно-цільове регулювання, інтернаціоналізація, науково-технічні фактори.