

ISSN 0453-8048

Міністерство освіти та науки України

ВІСНИК

**Харківського національного університету
ім. В.Н. Каразіна**

СТРАТЕГІЯ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ: ТЕНДЕНЦІЇ, ПРІОРИТЕТИ, ПЕРСПЕКТИВИ

№ 754

Харків 2006

УДК 330.1

12-13 грудня 2006 року у Харківському національному університеті імені В.Н. Каразіна відбулася науково-практична конференція «Стратегія економічного розвитку України: тенденції, пріоритети, перспективи».

В основу конференції покладено ідею – дослідити основні тенденції, пріоритети та перспективи стратегії економічного розвитку держави. У доповідях вчених-економістів розкриваються найактуальніші питання сьогодення. Подана сучасна модель формування збалансованої державної стратегії розвитку конкурентоспроможності України, досліджені місце і роль України в геополітичному та геоekonomічному просторі, відстежені основні тенденції і варіанти розвитку цивілізації та українського суспільства, накреслені конкретні цілі, питання, з урахуванням наявних матеріальних, фінансових, інтелектуальних та інших ресурсів держави, накреслені оптимальні шляхи їх досягнення.

Вісник містить наукові положення, що в основному розкривають характер і напрямки соціально-економічного розвитку, питання структурних перетворень в економіці країни, розвитку інтеграційних зв'язків економіки України, удосконалення фінансово-банківської системи, інноваційної та інвестиційної діяльності, подальшого удосконалення організаційних форм і механізму управління підприємствами в сучасних умовах.

Видання розраховано на спеціалістів, наукових і практичних працівників, викладачів, аспірантів та студентів економічних спеціальностей.

Об'єднана редколегія Вісників економічного факультету ХНУ

Галуза С.Г.	док, екон. наук, проф. -	головний редактор,
Булаєнко Л.І.	канд. екон. наук, проф. -	заступник головного редактора,
Воробйов Є.М.	док. екон. наук, проф.,	
Бабич В.П.	док. екон. наук, проф.,	
Глушенко В.В.	док. екон. наук, проф.,	
Гриценко А.А.	док. екон. наук, проф.,	
Голіков А.П.	док. геогр. наук, проф.,	
Задорожний Г.В.	док. екон. наук, проф.,	
Іващенко П.О.	канд. екон. наук, доц. -	відповідальний секретар,
Кім М.М.	док. екон. наук, проф.,	
Семеняк І.В.	док. екон. наук, проф.,	
Соболев В.М.	док. екон. наук, проф.,	
Тютюнникова С.В.	док. екон. наук, проф.,	
Чернецький Ю.О.	док. соц. наук, проф.	

Редакційна колегія збірника:

Відповідальні редактори: канд. екон. наук, проф. Александров В.В, д-р екон. наук, проф. Бабич В.П.

Відповідальний секретар: канд. екон. наук Третяк В.П.

Члени редколегії: д-р екон. наук Ареф'єва О.В, д-р екон. наук, проф. Бабич Д.В., д-р екон. наук, проф. Глушенко В.В., д-р географ. наук, проф. Голіков А.П., д-р екон. наук, проф. Дикань В.Л., д-р екон. наук, проф. Дорофійенко В.В., д-р екон. наук, проф. Ключко В.С., д-р істор. наук Лантух В.В., д-р екон. наук, проф. Семеняк І.В., канд. екон. наук, доц. Любченко В.Й., канд. екон. наук, доц. Чернов В.В.

Друкується за рішенням Вченої ради Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна, прот. № 12 від 24 листопада 2006 р.

Адреса редакційної колегії:

61002, м. Харків, вул. Мироносицька, 1, економічний факультет ХНУ імені В.Н.Каразіна, тел. (057) 707-52-29. Свідоцтво про державну реєстрацію КВ №4063 від 02.03.2000 р.

© Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, 2006 р.

остаточний вибір найбільш прийнятого варіанта рішення логічно завершується в блоці управління й коректування. Існуючі канали зворотного зв'язку дозволяють на підставі постійного обміну інформацією оперативно і гнучко реагувати на всі зміни, що відбуваються як усередині самої моделі діяльності страхової організації, так у зовнішньому середовищі.

Системний аналіз при прийнятті рішень в умовах ризику необхідний у зв'язку з тим, що він дозволяє упорядкувати процес вироблення рішення, максимально ефективно використовувати методи моделювання і прогнозування, розробляти альтернативні стратегії і варіанти рішень для них, визначати діапазони випадків і ризику, а також представляти можливі результати і наслідки по кожному з розглянутих варіантів управлінського рішення. Використання при цьому прогнозних сценаріїв і прогнозних моделей створює можливість аналізувати й оцінювати можливі майбутні зміни в організаційній структурі і діяльності страхової організації.

Пропонований системно-функціональний підхід у прийнятті управлінських рішень на основі моделювання і прогнозування діяльності страхової організації можна віднести до елементів соціальної технології. Він, безумовно, не претендує на вичерпну глибину і повноту охоплення всього спектра розглянутої проблеми і виноситься на обговорення як деяка вихідна позиція для наступного більш глибокого вивчення й апробації у вітчизняній теорії і практиці страхової діяльності.

Література:

1. Базилевич В.Д. Страховий ринок України. Монографія. – К.: “Знання”, КОО, 1998. – 374с.
2. Внукова Н.М., Успенко В.І., Временко Л.В. та ін. Страхування: теорія та практика: Навч.-методичний посібник: за редакцією проф. Внукової Н.М. – Харків: Бурун Книга, 2004. – 376с.
3. Гварлиани Т.Е., Балакирева В.Ю. Денежные потоки в страховании. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 336 с.
4. Нечипорук Л.В. Страхование в системе институциональных механизмов макроэкономического равновесия // Равновесие в экономической системе переходного типа: предпосылки, механизм управления: Монография / Нар. укр. акад.; Под общ. ред. О.Л. Яременко. – Х.: Изд-во НУА, 2004. – 416 с.
5. Фурман В.М. Страхування: теоретичні засади та стратегія розвитку: Монографія. – К.: КНЕУ, 2005. – 295 с.
6. Шумелда Я.П. Страхування. Навчальний посібник. – Тернопіль: Джура, 2004. – 280 с.

УДК 338.49:338.47

***Жовтяк А.А., ассистент кафедры ЭУС и ГХ, ХНАГХ
Организационно-экономические принципы развития
инфраструктуры пассажирского транспорта регионов***

Постановка проблемы. Управление территориальным развитием тесно связано с транспортной системой. Транспорт, как одна из базовых отраслей народного хозяйства, создает условия для успешно комплексного и пропорционального развития экономики регионов и страны в целом. В последние десятилетия наблюдалась тенденция существенного отставания темпов развития его материально-технической базы от темпов развития других отраслей народного хозяйства, что стало основной причиной снижения качества транспортного обслуживания народного хозяйства и населения регионов Украины, а также возникновения диспропорций в развитии самого транспортного комплекса. К основным из них относятся: несбалансированное развитие видов транспорта, как составляющих единиц транспортного комплекса; не соответствие структуры транспортных средств потребностям в перевозках грузов и пассажиров. Последующее развитие транспортной системы становится важным государственным заданием,

от решения которого зависит экономическое и социальное развитие государства, его интеграция в мировое сообщество.

Концентрация и специализация промышленности, необходимость освоения новых источников энергетических ресурсов при бесконечном росте объемов пассажирских перевозок предъявляют высокие требования к транспорту и обуславливают необходимость систематического его развития и повышения транспортной мощности.

Развитие транспортного обеспечения регионов является определяющим фактором, поскольку на сегодняшний день все более ощутимой становится территориальная концентрация производственных и экономических процессов, при условии сохранения территориального распределения трудового потенциала.

Свыше 90% общественного продукта создается менее чем на 10% территории региона, и именно поэтому растет роль транспорта, как фактора - преобразователя пространства и их объединения.

Потребности населения в перевозках нуждаются в определении приоритетов и рациональных сфер использования разных видов транспорта, внедрении его структурных изменений в перевозках отдельными его видами, уменьшении расходов на транспортные услуги, а для этого, что особенно важно в условиях ограниченных ресурсов, необходимо более эффективно использовать и совершенствовать существующие и внедрять новые организационно-управленческие системы (планирование, финансирование, управление).

Решение транспортной проблемы регионов заключается в усилении позиций пассажирского транспорта, организации взаимодействия всех его видов, а также усовершенствовании механизма финансирования деятельности транспортных предприятий.

Анализ публикаций. Проблемы развития региональной экономики и отдельные аспекты развития, управления и экономики регионального пассажирского транспорта рассматривались в работах таких ученых, как Данилишин Б.М., Чернюк Л.Г., Фащевский М.И. [1], Соболев Р.Г. [2], Соколов Н.А. [3], Безверхнюк Т.М., Титенко З.В. [4], Чечетова Н.Ф., Дымченко В.В. [5] и др. Анализ литературных источников свидетельствует, что вопросы обеспечения пассажирского транспорта по большей части исследуются в комплексе региональной социально-экономической инфраструктуры, или с позиций общенациональной транспортной отрасли. Однако исследование системы экономических интересов регионального уровня, который предопределяет развитие пассажирского транспорта в регионе остается вне поля зрения.

Нерешенные ранее части общей проблемы. Процесс комплексного развития пассажирского транспорта в регионе нуждается в согласовании интересов субъектов регионального уровня: собственных структур региона, транспортных предприятий, населения, и обеспечения синергических принципов управления и экономического обеспечения всех видов пассажирского транспорта в регионе.

Цель статьи заключается в разработке теоретических и практических предложений относительно совершенствования организационно-экономического механизма обеспечения развития пассажирского транспорта как элемента социальной инфраструктуры региона.

Изложение основного материала. По данным транспортной политики ЕС основными проблемами транспортного сектора в Украине стали отсутствие честной конкуренции, перегруженность линий, дисбаланс между видами транспорта, снижение уровня безопасности и др. Например, из-за несоблюдения ряда норм безопасности или вопросов социального характера возникло преимущество автотранспорта. На рынке пассажироперевозок - автотранспорт занимает 79 % объема, железнодорожный - 6 %, авиатранспорт - 5 % [6].

В современных условиях региональная социально-экономическая система характеризуется автономностью, целостностью, обусловлена общностью основных направлений функционирования ее подсистем, а также обеспечивает связь с другими системами. Поэтому исследование региона предусматривает использование системного подхода, который включает, во-первых, выделение его элементов, во-вторых, выделение внутренних системообразующих

связей региона как целостного объекта и внешних его связей с другими системами, в том числе с суперсистемой - общество в целом, в-третьих, выбор критерия успешного функционирования всей системы.

В связи с этим, следует выделить четыре основных функции региона в отрасли транспортного обеспечения: экономическую, социальную, экологическую и инфраструктурную. В соответствии с этими функциями региона следует выделить основные подсистемы: экономику, экологию, инфраструктуру, население. Особое значение для региона в современных экономических условиях имеет подсистема "инфраструктура" (производственная, бытовая, социальная, институциональная), которая является основой функционирования региональной подсистемы в целом [2].

Особое место в инфраструктуре региона принадлежит пассажирскому транспорту, который выполняет экономические и социальные функции, является одним из важнейших факторов, который обеспечивают жизнедеятельность, эффективность и нормальное функционирование региона, объединяет разрозненные части региона в единый сложный организм.

Транспортная инфраструктура региона является основной частью более обобщенной социально-экономической системы. Следовательно, качественное выполнение пассажирским транспортом своей задачи является необходимым условием для воспроизводства рабочей силы, жизнедеятельности населения региона.

По статистическим данным в 2006 году по сравнению с 2005 годом объем перевозок пассажиров вырос на 3,6 %, пассажирооборот - на 4,4 %. Наибольший рост наблюдался в перевозках автомобильным и авиационным транспортом, что обусловлено ростом доходов населения, повышением деловой активности и, как следствие, увеличением количества и разветвленности маршрутов в соответствии с потребностями потребителей [6].

Объем перевозок пассажиров по регионам Украины в 2005 году представлен на рисунке 1.

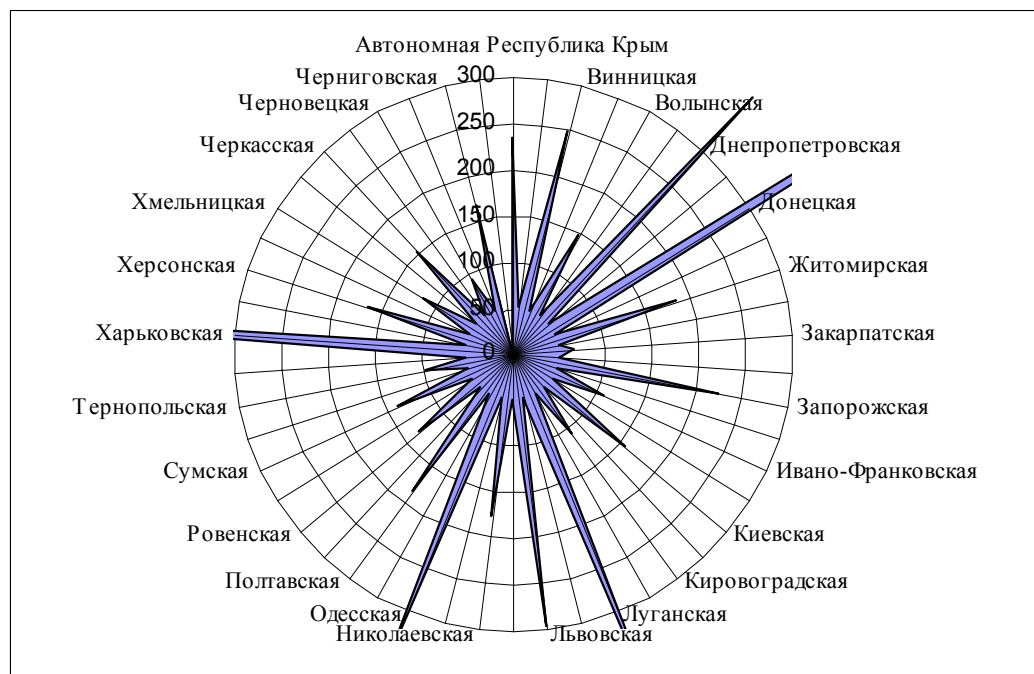


Рис. 1. Лепестковая диаграмма объема пассажирских перевозок по регионам Украины в 2005 году, млн.чел [6]

По данным приведенным на рисунке 1 видно, что наибольший объем пассажирских перевозок наблюдается в Донецкой (922,6 млн. чел.), Днепропетровской (378,4 млн. чел.),

Луганской (416,1 млн. чел), Харьковской (763,5 млн. чел.) и Одесской (362,6 млн. чел.) областях. Наименьший этот показатель в Закарпатской (65,4 млн. чел.), Тернопольской (96,5 млн. чел.) и Черновицкой областях (91,1 млн. чел.). В среднем объем пассажирских перевозок по регионам Украины достигает 241,2 млн. чел. Как видно из рисунка, существуют существенные отличия между уровнем пассажирских перевозок по регионам. Однако опыт свидетельствует, что с повышением уровня насыщенности региона транспортом ухудшается его использование: снижается скорость, нарушается регулярность движения, повышается аварийность.

Проблема обеспечения нормального обслуживания населения пассажирским транспортом в регионе носит социально-экономический характер, а процессы развития транспортной инфраструктуры, как локальная задача, направлены на выполнение глобальной экономической цели.

Основная функция городского и пригородного пассажирского транспорта - перевозка пассажиров в любое время суток в пределах города и агломерации.

Особенности городского пассажирского транспорта определяют специфику управления им. Предприятия отрасли для осуществления перевозок пассажиров выполняют две основных функции - эксплуатационную и ремонтную. Возникают противоречия между специализацией управленческих функций и их интеграцией, между административной отделенностью и координацией действий. Одним из важнейших путей преодоления этих противоречий является усовершенствование существующей системы управления [5].

Пассажирский транспорт является частью социальной инфраструктуры региона. Его производственный процесс является особым, произведенная продукция выступает в виде транспортной услуги населению. Степень соответствия услуг пассажирского транспорта потребностям населения региона обуславливается их количеством и качеством. Качество транспортного обслуживания определяется совокупностью таких характеристик: расходы времени на перемещение, эстетические, экологические свойства и безопасность перевозок. С учетом этих характеристик, по мнению автора, наиболее приемлемым для городов является городской электрический транспорт.

Городской электрический транспорт представляет собой значительную часть системы городского пассажирского транспорта и является основой для решения транспортной проблемы крупных и средних городов. В современных условиях наметилась тенденция вытеснения городского электрического транспорта с улиц городов Украины коммерческими маршрутными такси и автобусами, что обусловлено сугубо экономическими рычагами. Необходимость учета экологических и социальных факторов нуждается в рассмотрении возможностей взаимодействия всех видов городского пассажирского транспорта. С целью решения перераспределения баланса между видами транспорта необходимо ввести два основных вида мероприятий: установление регулируемой конкуренции между видами транспорта и соединение видов транспорта для создания тесной связи между ними.

На современном этапе финансовый результат хозяйственной деятельности большинства предприятий городского электрического транспорта отрицателен, расходы значительно превышают доходы, и, эти предприятия являются убыточными.

Убытки транспортных предприятий покрываются за счет местных бюджетов. Используя разные методики обеспечения финансирования необходимо правильно организовать планирование деятельности предприятий пассажирского транспорта региона. Сегодня система планирования работы предприятий городского электрического транспорта имеет существенные недостатки и нуждается в качественных изменениях ее методов и инструментов. Однако, нельзя допускать переложения на плечи населения финансирования транспорта и жилищно-коммунального хозяйства путем повышения тарифов за эти услуги [5].

Владея всеми свойствами системы, транспорт имеет присущие только ему признаки и специфику в управлении. Основой для усовершенствования управления транспортом в регионе выступает развитие экономических методов управления, которые базируются на изменении

характера взаимоотношений между региональными органами управления и транспортными предприятиями, с одной стороны, и усовершенствовании хозяйственных отношений внутри системы транспорта, с другой стороны.

Выбор вида транспорта проводится с учетом требований пассажиров, возможностей транспортных хозяйств, местных особенностей и интересов региона в целом, а также его природно-климатических условий. Однако все это находится в прямой зависимости от необходимого объема работы пассажирского транспорта, что непосредственно связано с населенностью региона. Что же касается средней дальности поездки одного пассажира, то она зависит от размеров и конфигурации территории региона и застройки, которая в свою очередь является функцией численности населения региона. Достаточно остро сегодня ставится вопрос выбора вида транспорта. В Украине необходимо использовать систему, которая обеспечивает совместную деятельность видов транспорта.

На сегодня в крупных городах основным видом транспорта остается электрический (трамвай, троллейбус, метрополитен (если есть)), который должен обслуживать центральную часть города и направления с крупными пассажиропотоками, потому что именно электротранспорт имеет максимальную провозную способность. Это снизит количество транспортных средств в центральной части города, что позволит решить проблему транспортных заторов. Кроме того, по сравнению с автотранспортом, электрический является более экологически чистым. В регионах с низкой плотностью населения и новых районах с относительно небольшими пассажиропотоками целесообразно использовать автобусы и "маршрутные такси" как транспорт, который подвозит, к линиям городского электрического транспорта.

Но элементы транспортной системы региона функционируют как отдельные непроизводственные подотрасли регионального хозяйства, отсутствует методический подход к ним как к подразделениям социальной инфраструктуры региона. Отсутствие такого методического подхода приводит к нарушениям комплексного развития функции региона [1, 3]. В современных социально-экономических условиях необходима реорганизация управления транспортной системы региона для объединения всех видов транспорта в систему в части управления ими.

Проблемы, которые возникли перед регионом в части управления транспортом необходимо решать на уровне государства. То есть функцией государства должен быть не только контроль, но и управление, и организация пассажироперевозок (особенно: координация распределения транспорта по существующим маршрутам транспортной сети, а также создание новых маршрутов) и финансирование функционирования транспортных предприятий.

Экономическое обеспечение функционирования транспортных предприятий нуждается в современном экономическом подходе. Существующая организация финансирования может быть применена, если дополнить ее регулирующим механизмом с учетом применения дифференцированного тарифа на предприятиях городского электрического транспорта. Это обеспечивает достаточно жесткое закрепление защищенных статей прибыли по определенным направлениям финансирования. Согласование экономических интересов разных субъектов нуждается в учете сущностных составляющих процесса реализации транспортной услуги. Схема согласования интересов в регуляции развития пассажирского транспорта в регионе представлена на рисунке 2.

Предложенная модель согласования интересов процесса функционирования пассажирского транспорта в регионе позволит сформировать согласованный вектор развития, который будет учитывать интересы государства, населения и транспортных предприятий. Благодаря согласованию комплекса интересов снизится уровень убыточности предприятий транспорта, снизятся дотации с городского бюджета на покрытие эксплуатационных расходов транспортных предприятий, повысится качество обслуживания населения и развитие транспортной системы региона в целом.

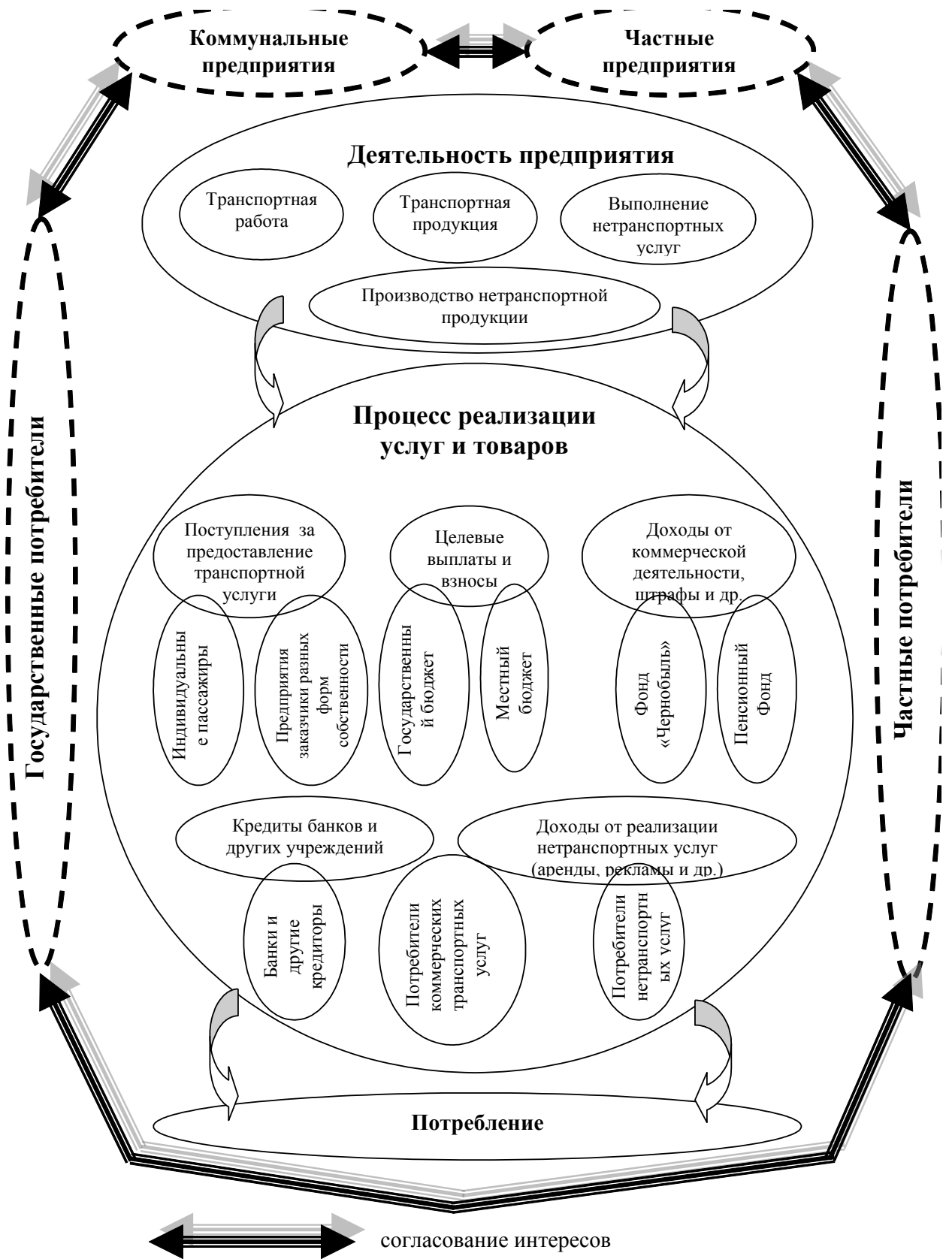


Рис. 2. Схема согласования интересов в регуляции развития пассажирского транспорта в регионе

Выводы и перспективы последующих исследований. Пассажирский транспорт имеет большое социальное значение для развития не только региона, но и государства в целом, поскольку, является основным элементом региональной социальной инфраструктуры.

Разные виды пассажирского транспорта следует рассматривать как взаимодействующие на транспортной сети региона. В связи с этим, для согласованности движения и повышения эффективности деятельности разных видов транспорта предложено реорганизовать транспортное пространство региона и объединить все виды пассажирского транспорта в единый механизм, который предусматривает повышение доходов транспортных предприятий за счет эффекта от масштаба, в результате реорганизации транспортной системы, а также снижения транспортного напряжения в регионах. Согласованность интересов региона, предприятий и населения обеспечит комплексное развитие транспортной системы.

Література:

1. Данилишин Б.М., Чернюк Л.Г., Фащевський М.І. Соціально-економічні проблеми розвитку регіонів: методологія і практика / За редакцією Б.М. Данилишина.- Черкаси: ЧДТУ, 2006.- 315с.
2. Соболев Р.Г. Эффективність функціонування регіональної системи управління // Актуальні проблеми державного управління: Збірник наукових праць. -Х.: Вид-во ХарРІНАДУ «Магістр», 2003.- № 2 (17):У 2 ч. - 42.- С. 113 - 116.
3. Соколов Н. А. Экономика и управление социальной сферой в регионе.- Сумы: Слобожанщина, 2001.- 236 с.
4. Топчієв О. Г., Безверхнюк Т.М., Тітенко З.В. Регіональний розвиток України і становлення державної регіональної політики: Навчально-методичний посібник. - Одеса: ОРІДУ НАДУ, 2005.- 224 с.
5. Чечетова Н.Ф., Дымченко В.В. Методические основы планирования количества пассажиров, перевозимых городским электрическим транспортом // Коммунальное хозяйство городов: Науч.- техн. сб. Спец. выпуск 37: Устойчивое развитие городов.- К.: Техніка, 2002.- С. 79-83.
6. www.me.gov.ua - сайт Министерства экономики Украины.

УДК 656.1/5(201)

Позднякова Л., Сонин М., Котик В., Химяк К.

Методологический подход к проблеме моделирования подготовки квалифицированных кадров в Украине

В данной статье авторами представлена модель подготовки квалифицированных кадров в Украине. Проблема является актуальной и целесообразной в плановой и прогностической деятельности в сфере образования в условиях рыночной экономики. Определены пять основных задач, которые предшествуют построению модели. Выявлены основные компоненты потребности в кадрах.

По нашему мнению, целесообразно в плановой и прогностической деятельности в сфере образования целесообразно различать прогнозирование, долгосрочное планирование и среднесрочное и краткосрочное планирование. Каждый из этих видов деятельности имеет свои специальные задачи и использует присущие ему особые методы. Прогнозирование образования предназначено для того, чтобы, базируясь на социально-экономических и научно-технических прогнозах, оценить развитие образования и квалификационной структуры в будущем, установить вероятность возникновения новых процессов в этой области, вскрыть возможности образования, выявить различные варианты удовлетворения потребностей в образовании в обществе, определить их влияние на формирование личности и народнохозяйственную эффективность и тем самым дать возможность подготовить на основе всего этого долгосрочные и среднесрочные решения в области политики образования.

<u>Семенцова О.В. аспірант, Українська державна академія залізничного транспорту Удосконалення системи оплати за проїзд пільговим контингентом у приміському залізничному сполученні</u>	186
<u>Тесленко Т. В. (ДНУЗТ) Застосування елементів стратегічного планування для проведення досліджень побудови раціональної структури управління вантажними перевезеннями</u>	190
<u>Чучко Е.П., соискатель ХНУ им. В.Н. Каразина Комплексное развитие инновационной деятельности: осмысление зарубежного опыта</u>	194
<u>Лімонов Ю.М., кандидат технічних наук, Лімонова Л.О., кандидат економічних наук Формалізація оцінки оперування фінансами інтегрованих корпоративних структур</u>	199
<u>Стригулін О.А. , аспірант ХНУ ім. В.Н. Каразіна Механізм стратегічного управління розвитком акціонерного товариства</u>	203
<u>Тернова І.А. к.е.н., ст. викладач кафедри економіки та менеджменту ХНУ імені В.Н. Каразіна Управління процесом прийняття рішень в системі менеджменту підприємств</u>	208
<u>Жовтяк А.А., ассистент кафедры ЭУС и ГХ, ХНАГХ Организационно-экономические принципы развития инфраструктуры пассажирского транспорта регионов</u>	215
<u>Позднякова Л., Сонин М., Котик В., Химяк К. Методологический подход к проблеме моделирования подготовки квалифицированных кадров в Украине</u>	221
<u>Дейнека А., Котик В., Сонин М., Реуцкая Л. Теоретические подходы построения модели распределения ресурсов в Украине</u>	231
<u>Домбровская Г.П., к.е.н., проф., Герашенко И.А. к.е.н. Проблемы энергосбережения и пути их разрешения</u>	235
<u>Овсянніков С.І., здобувач кафедри економіки та менеджменту ХНУ ім. В.Н. Каразіна Наповнення і виконання місцевих бюджетів</u>	241
<u>Заболотный А.Г., соискатель ХНУ имени В.Н. Каразина Финансовая составляющая обеспечения развития экономического потенциала</u>	246
<u>Ареф'єва О.В. д.е.н., проф., Європейський університет, м. Київ Етапи розвитку економічної інтеграції</u>	250
<u>Васьковська Я.В., аспірантка, Європейський університет Сутність взаємозв'язків матеріальних та фінансових потоків</u>	254
<u>Грицайчук В.Ф., здобувач ХНУ ім. В.Н. Каразіна Основні тенденції інвестування в Харківському регіоні</u>	256
<u>Голозубов В.О., здобувач, ХНУ ім. В.Н. Каразіна Перспективи розвитку ризик-менеджменту у банківській сфері</u>	260
<u>Чепик В.П., ХНУ им. В.Н. Каразина Факторы и условия развития инновационной деятельности</u>	266

Збірник наукових праць

Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна

Економічна серія

№ 754

**СТРАТЕГІЯ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ: ТЕНДЕНЦІЇ,
ПРІОРИТЕТИ, ПЕРСПЕКТИВИ**

Українською та російською мовами

Статті в збірнику друкуються в редакції авторів

Відповідальний за випуск Бабич В.П.

Підписано до друку 4.12.2006р. Формат 60x84 1/8. Папір офсетний. Ризограф.
Умов. друк. арк. 21,9. Обл. вид. арк. 38,4. Тираж 300 прим.
Ціна договірна.

АТЗТ “Самміт Харків”, 61023, м. Харків, вул. Мироносицька, 86
Свідоцтво ДК № 133 від 01.08.2000 р.