

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Таким чином, результати проведених статистичних розрахунків свідчать про високу точність при моделюванні. Після проведення аналізу економічного стану розвитку сфери надання транспортних послуг в Україні в сучасних умовах розвитку світової економіки було визначено місця авіакомпаній та аеропортів у міжнародному бізнесі. На основі проаналізованого характеру впливу результатів міжнародної активності різних видів транспортних послуг в Україні на ефективність експортних операцій в сфері транспортних послуг було встановлено, що авіаційний транспорт є одним із пріоритетних напрямів для проведення прогнозування розвитку міжнародної діяльності в межах міжнародного маркетингу.

Список використаних джерел:

1. Касьяненко В. О. Моделювання та прогнозування економічних процесів : конспект лекцій / В. О. Касьяненко, Л. В. Старченко. – Суми : ВТД «Університетська книга», 2006. – 185с.
2. Комаристый Е. Н. Информационно-модельный комплекс для исследования рынка гражданских авиаперевозок / Е. Н. Комаристый; отв. ред. М. В. Лычагин. – Новосибирск : ИЗОПП СО РАН, 2006. – 144 с.
3. Костромина Е. В. Авиатранспортный маркетинг / Е. В. Костромина. – М. : НОУ ВКШ «Авиабизнес», 2003. – 368 с.
4. Ратушна Н. В. Механізм управління неавіаційною діяльністю в аеропортах України : автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 «економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / Наталія Володимирівна Ратушна. – Київ, 2013. – 20 с.
5. Транспорт і зв'язок України. 2011 рік [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. – Режим доступу: // <http://www.ukrstat.gov.ua>.
6. Укрстат. Транспорт і зв'язок України. 2012 рік [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. – Режим доступу: // <http://www.ukrstat.gov.ua>.
7. Belobaba P. The Global Airline Industry / P. Belobaba, A. Odoni, C. Barnhart. – John Wiley & Sons, Ltd., 2009 – 494 p.
8. IATA Overview – The international air transport association, 04-Sep-2012 – Режим доступу: <http://indiaaviation.aero/news/airline/4700/59/IATA:-Aviation-industry-reported-record-traffic-volumes-for-2011>.
9. Starkie D. Aviation markets: studies in competition and regulatory reform / D. Starkie. – British Library Cataloguing in Publication Data Starkie, D. N. M. (David Nicholas Martin), 2008. – 233p.
10. Vasigh B., Tacker T., Fleming K. Introduction to air transport economics: from theory to applications – Vasigh' Bijan: Library of Congress Cataloging-in-Publication. – 2009. – 360 p.

УДК 330.322:656.71 (045)

О.О. Федяєва,
Національний авіаційний університет,
м. Київ

АНАЛІЗ СВІТОВОГО ДОСВІДУ ФІНАНСУВАННЯ РОЗВИТКУ АЕРОПОРТІВ

Анотація

Проблема інвестування у розвиток аеропортів та впровадження інновацій в них є надзвичайно актуальною в наш час. Зміна ринкових умов, глобальна конкуренція авіакомпаній, аеропортів та зростання тиску на витрати і доходи істотно змінили міжнародний бізнес авіації. Все це призвело до посилення конкуренції між аеропортами. Важливою складовою стратегії нашої країни є приведення інфраструктури українських аеропортів у відповідність з міжнародними вимогами. Завдяки цьому збільшиться конкурентоспроможність України на міжнародній арені. В даній статті досліджено особливості світового досвіду фінансування розвитку аеропортів. Визначено тенденції розвитку аеропортів світу, обсяги залучення інвестицій та специфіку фінансування аеропортової інфраструктури.

Ключові слова: фінансування, аеропортова інфраструктура, інвестиції, розвиток, світовий досвід, глобальна конкуренція.

О.О.Федяева,

Национальный авиационный университет, г. Киев

АНАЛИЗ МИРОВОГО ОПЫТА ФИНАНСИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТОВ

Аннотация

Проблема инвестирования в развитие аэропортов и внедрения инноваций в них чрезвычайно актуальна в наше время. Изменение рыночных условий, глобальная конкуренция авиакомпаний, аэропортов и рост давления на расходы и доходы существенно изменили международный бизнес авиации. Все это привело к усилению конкуренции между аэропортами. Важной составляющей стратегии нашей страны является приведение инфраструктуры украинских аэропортов в соответствие с международными требованиями. Благодаря этому увеличится конкурентоспособность Украины на международной арене. В данной статье исследованы особенности мирового опыта финансирования развития аэропортов. Определены тенденции развития аэропортов мира, объемы привлечения инвестиций и специфика финансирования аэропортовой инфраструктуры.

Ключевые слова: финансирование, аэропортовой инфраструктуры, инвестиции, развитие, мировой опыт, глобальная конкуренция.

Olga O. Fedyaeva,

National Aviation University, Kiev

ANALYSIS OF INTERNATIONAL EXPERIENCE OF FINANCING AIRPORTS DEVELOPMENT

Annotation

The problem of investment for airports development and innovations are extremely relevant in our time. Changes in market conditions, global competition among airlines, airports and increasing pressure on costs and revenues have significantly changed the international business of aviation. All this has led to increased competition between airports. An important component of our strategy is to bring the country's infrastructure of Ukrainian airports in line with international requirements. This will increase the competitiveness of Ukraine in the international arena. In this articles were investigated the features of the global experience in financing of airport development. The tendencies of development airports in the world, the volume of investment and the specific financing of airport infrastructure were determined.

Keywords: finance, airport infrastructure, investment, development, international experience, global competition.

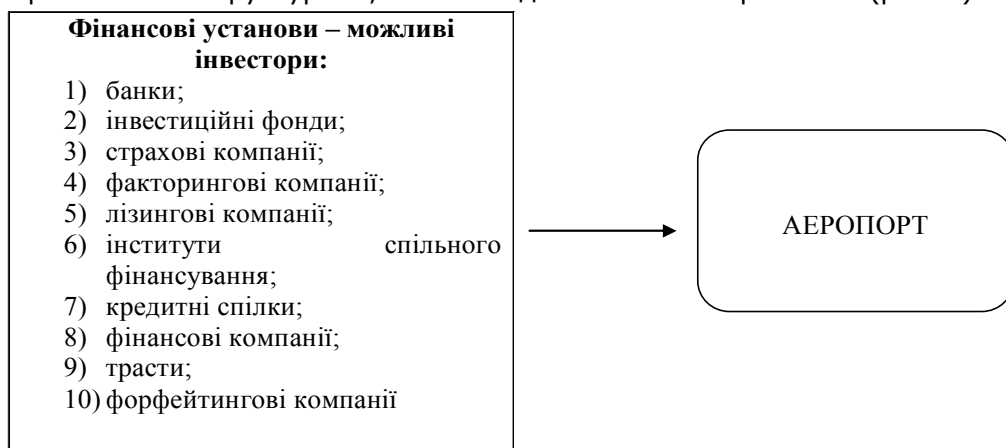
Постановка проблеми. Світовий досвід показує, що однією з найважливіших ознак успішного економічного розвитку є висока мобільність населення. Повітряний транспорт, володіючи майже необмеженою територіальною доступністю, можливістю переміщення людей і вантажів найкоротшим шляхом зі швидкістю, яка перевершує всі інші види транспорту, є найважливішою частиною транспортних систем як розвинених, так і країн, що розвиваються, забезпечуючи високий динамізм економічного та суспільного життя в перших, компенсуючи слабкий розвиток наземних транспортних комунікацій в інших.

Актуальність наукового дослідження пов'язана із необхідністю проаналізувати світовий досвід у сфері фінансування розвитку аеропортів та виявити особливості і тенденції розвитку в регіонах світу.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. На сьогодні велика увага приділяється питанню залученню інвестицій в авіатранспорт, дослідження якого проводились багатьма вченими: Н. О. Полянською, Т. А. Акімовою, В. І. Щелкуновим, В. Г. Кобою, Г. В. Жаворонковою, В. В. Матвєєвим, О. М. Ложачевською та іншими. Проте не приділялось належної уваги питанню світового досвіду інвестування в розвиток аеропортів і воно не достатньою мірою відображене у науково-дослідних напрацюваннях. Необхідність вирішення цього питання обумовило вибір теми даного дослідження.

Метою статті є аналіз світової практики фінансування та залучення інвестицій у розвиток аеропортів світу.

Виклад основного матеріалу. Світовий досвід показує, що розвиток авіатранспортної галузі в будь-якій країні світу є важливою та необхідною умовою загального розвитку держави загалом. Процес розвитку є досить динамічним та повною мірою залежить від наявності коштів, адже відомо, що жодне з підприємств у наш час не функціонує і не розвивається за рахунок використання лише власних ресурсів [4, с. 3–4]. Розвиток новітніх технологій, впровадження інноваційних розробок сприяють покращенню функціонування підприємства в результаті інновацій, проте все це призводить до скорочення або відсутності власних коштів підприємства та вимагає додаткових фінансових витрат. Тому підприємства авіатранспортної галузі, в тому числі аеропорти, потребують тісної та взаємовигідної співпраці із фінансовими структурами, які б вкладали кошти в їх розвиток (рис. 1).



*Рис. 1. Можливі інвестори фінансування розвитку аеропортів**

*Джерело: власна розробка автора

**СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО
І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ**

Як свідчить світова практика, коли виникає брак фінансів для розвитку, адміністрації багатьох аеропортів воліють передавати комерційну діяльність аеропорту до агентських компаній, які спеціалізуються в цій галузі. Інфраструктура в авіаційному транспорті зношена і потребує значних інвестицій, технологічних інновацій та ефективного управління [1, с. 12–13]. Сучасні загрози накладають додаткові вимоги з безпеки та присутності держави у розвитку транспортної інфраструктури, особливо пасажирської. Існує декілька форм управління аеропортовою інфраструктурою, найбільш популярною з них для зарубіжних аеропортів є концесія (таблиця 1). Застосування концесії для фінансування проектів модернізації або будівництва об'єктів транспортної пасажирської інфраструктури дозволяє збалансувати завдання та обов'язки державного сектора (безпека, соціальна стабільність, розвиток) з інтересами приватного сектора (прибутковість і ефективність). Керівництво кожної окремої держави обирає оптимальний варіант розвитку та фінансування з огляду на велику кількість особливостей розвитку національної транспортної галузі. У зарубіжних аеропортах діяльність в основному здійснюється шляхом передачі в концесію приміщень і споруд аеропорту під різний вид діяльності. В українських аеропортах управління аеропортом здійснюється на основі укладення орендних договорів та за рахунок спільної діяльності.

Таблиця 1

**Порівняльний аналіз переваг та недоліків для аеропорту
при різних формах управління його діяльністю***

Система управління	Тип контракту	Переваги для аеропорту	Невигідні сторони для аеропорту	Приклади аеропортів
1	2	3	4	5
Спільна діяльність	Коли сторони (учасники) договору про спільну діяльність зобов'язуються спільно діяти (без створення юр. особи) для досягнення певної мети	Координація діяльності; досвід та знання партнера; поділ прибутку; поділ витрат на фінансування	Не призведе до максимального прибутку; досить складно змінити партнера	«Міжнародний аеропорт Одеса» (Україна), Міжнародний аеропорт «Остаф'єво» (Росія)
Передача в концесію	Договір про передачу аеропорту в тимчасову експлуатацію іноземним фірмам, приватним особам	Можливість максимального збільшення прибутку; повний контроль; ведення концесійної діяльності партнерами; отримання роялті за право ведення бізнесу під своїм товарним знаком	Необхідність правового забезпечення; аеропорту буде необхідна підготовка, досвід, знання для підписання різноманітних контрактів	Пулково(Росія), Аеропорт «George Bush Intercontinental» (США), Аеропорт м. Бангкок, Аеропорт «Heathrow», Аеропорт м. Копенгагена, аеропорти Варни та Бургасу (Болгарія), аеропорт Батумі (Грузія), аеропорт Анталії (Туреччина)

Продовження табл. 1

1	2	3	4	5
Контракт на управління	Зобов'язується безпосередньо через сформовану ним дирекцію (апарат) здійснювати поточне управління (керівництво) підприємством, забезпечувати його високоприбуткову діяльність	Досвід та знання партнера; координація діяльності; можливий розподіл витрат на інвестування; отримання всього прибутку	Розподіл ризиків; покриття всіх витрат з експлуатації	«Аеропорт Індіанполіс» (США), «Аеропорт Мідвей» (Чікаго), «Аеропорт Астани» (Казахстан), «Міжнародний аеропорт Актау» (Казахстан)
Задача в оренду	Передача в оренду аеропорту та отримання за це постійної орендної плати	Отримання постійної плати за оренду; можливість розширення діяльності	Складнощі при розрахунку орендної плати	«Жуляни» (Україна), аеропорт Казані (Татарстан), «Міжнародний аеропорт Владивосток» (Росія), «Аеропорт Толмачево» (Росія)

*Джерело: власна розробка автора

Розглянемо обсяги інвестицій фінансування розвитку аеропортів деяких регіонів світу. За останніми даними доповіді Міжнародної ради аеропортів у 2010 році було відмічено збільшення пасажиропотоку в країнах Південної Америки та Карибського басейну [6]. Серед 19 країн регіону займає лідерство Бразилія, оскільки вона вкладає великі кошти в розвиток своїх 13 міжнародних аеропортів в зв'язку з підготовкою проведення в цій країні чемпіонату світу по футболу 2014 року (таблиця 2). Діаметрально протилежно йдуть справи у Мексиці, яка продовжує здавати позиції у сфері міжнародного туризму через проблеми із забезпеченням безпеки. Однак її аеропорти, тим не менш, не відстають у розвитку і постійно модернізують свою інфраструктуру. Більшість з них управляють приватні компанії.

Таблиця 2

**Приклади фінансування розвитку аеропортів Південної Америки
2010-2014 рр.***

Країна, назва аеропорту	Вартість проекту	Напрямок розвитку аеропорту	Джерело надходження фінансів
1	2	3	4
Аргентина, аеропорт Езейза	142 млн.дол.	У ході робіт в аеропорті з'явилось 600 додаткових посадочних місць в залі очікування виходу на посадку, новий віддалений паркувальний майданчик поблизу автостради Ріккері, яка веде до вантажного терміналу та сучасна «інтелектуальна система» пожежної сигналізації.	Оператор аеропорту Aeropuertos Argentinos 2000 (AA2000)
Аргентина, аеропорт Ріо Хондо	2,5 млн.дол.	Одним із наймасштабніших проектів в Аргентині є будівництво нового аеропорту Ріо Хондо, де будуть збудовані перонна площею 2600 м2, дві зони посадки, зона контролю безпеки та приміщення для аварійних служб.	Оператор аеропорту Aeropuertos Argentinos 2000 (AA2000)

Продовження табл. 1

1	2	3	4
Аргентина, аеропорт Кордова	20 млн.дол.	Модернізований термінал після закінчення запланованих робіт буде мати шість виходів на посадку, з них чотири з телетрапами та два для віддалених стоянок. Модернізації буде підлягати територія розміром 12 тис.м2, на 2,2 тис.м2 з них буде проведена реконструкція. Крім того, будівля розшириться по периметру та будуть збудовані 9 нових гейтів. Планується створити нові офісні приміщення та реконструювати існуючі загальною площею 5,8 тис.м2.	Оператор аеропорту Aeropuertos Argentinos 2000 (AA2000)
Болівія, аеропорт в місті Уюні	19 млн.дол.	Відкриття нового аеропорту, який збудований на висоті 3800 м. над рівнем моря, довжина злітно-посадкової смуги складає 4000 м. Другий етап будівництва передбачає встановлення сучасного радіотехнічного та світлосигнального обладнання для забезпечення можливості посадки в нічних умовах.	Міжамериканський банк розвитку Inter-American Development Bank (IDB)

* Джерело: власна розробка автора на основі матеріалу джерело [6].

Північноамериканський регіон обслуговує більше авіапасажирів та обробляє більше вантажу, ніж будь-який інший регіон світу. В 2011 році через його аеропорти пройшло більш ніж 1,53 млрд. пасажирів, що за даними Північноамериканського відділу Міжнародної ради аеропортів, на 1,8% більше, ніж у попередньому році [8]. У міру поступового зростання авіаперевозок у Північній Америці аеропорти регіону продовжують інвестувати кошти у подальший розвиток. Хоча більша частина коштів надходить від випуску облігацій, пасажирських зборів в аеропортах (passenger facility charge – PFC) і грантів у рамках програми модернізації аеропортів (Airport Improvement Program – AIP), Міжнародна рада аеропортів вважає, що обсяг капіталонадходжень недостатній. У підготовленому Міжнародною радою аеропортів звіті про потреби у фінансуванні (Capital Needs Survey) говориться, що інфраструктура аеропортів США, включаючи комерційні і некомерційні аеропорти, протягом найближчих п'яти років (2013-2017 рр.) потребує інвестиції у розмірі 71,3 млрд. дол., 54% з них необхідні для забезпечення можливості задоволення потреб, пов'язаних із зростанням обсягів пасажирських і вантажних перевезень і прийомом великогабаритних повітряних судів, а 46% мають бути спрямовані на ремонт і реконструкцію існуючої інфраструктури і підтримку аеропортів в стані, що відповідає вимогам обслуговування повітряних судів, які їх використовують (таблиця 3). Незважаючи на проблеми з фінансуванням, аеропорти Канади і США реалізують багато проектів щодо подальшого розвитку в даний час і планують нові проекти в найближчі роки. Хоча прем'єрами цього року,

безперечно є такі великі проекти, як Green Build в Сан-Дієго і новий термінал 4 аеропорту Дж. Ф. Кеннеді в Нью-Йорку. Північноамериканські аеропорти всіх розмірів проектують, будують і вводять в експлуатацію багато нових об'єктів.

Таблиця 3

**Приклади фінансування розвитку аеропортів Північної Америки
2012-2017 рр.***

Країна, назва аеропорту	Вартість проекту	Напрямок розвитку аеропорту	Джерело надходження фінансів
Канада, аеропорт Келоуна	48,9 млн. дол. США	Проект передбачав розширення зони прильоту, модернізацію системи обробки багажу та реконструкцію штучних покриттів злітно-посадкової смуги.	Проект був сплачений за рахунок зборів на облаштування аеропорту (AIF).
Канада, аеропорт Ванкувера	1,8 млрд. дол. США	Проект передбачає будівництво транзитних коридорів і траволаторів загальною протяжністю більше 700 м для скорочення часу на пересадку. В планах також часткова реконструкція старого терміналу. В грудні 2012 р. аеропорт оголосив про присудження контракту на проектування і будівництво системи обробки багажу Baggage Backbone Project. Систему планується ввести в експлуатацію на початку 2016 р. Вона буде включати в себе швидкісну конвеєрну систему, TUBTRAX і програмне забезпечення VIBES.	Проект був частково сплачений за рахунок зборів на облаштування аеропорту (AIF) та компанією Vanderlande Industries.
Канада, аеропорт Вікторія	7,8 млн. дол. США	Розширення зони обшуку, розрахованої на 5 ліній, аеропорт планує оптимізувати рух пасажирів за рахунок централізації управління ескалаторами, ліфтами і сходами.	Проект реалізований в рамках програми модернізації аеропорту The Airport Improvement Program(AIP).
Канада, аеропорт Галіфакс	43 млн. дол. США	Буде збільшена площа зони реєстрації, модернізована система обробки та сканування багажу, оновлено фасад будівлі.	Інвестиції від федерального бюджету, провінції Нова Шотландія та власні кошти аеропорту.

* Джерело: власна розробка автора на основі матеріалу джерело [8].

Країни Азіатсько-Тихоокеанського басейну стали самим найбільшим авіаційним ринком світу, і, за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту, на їхню частку зараз припадає 26% всього обсягу повітряних перевезень в світі (рис. 2). До 2014 р., коли в цьому регіоні повітряним транспортом скористаються близько 1 млрд. пасажирів, IATA прогнозує зростання цієї частки ринку до 30%. Незважаючи на землетрус і цунамі в Японії, які серйозно вплинули на обсяг авіаперевезень, Азіатсько-Тихоокеанський регіон загалом продовжує демонструвати рекордні показники зростання [7].



Рис. 2. Приклади фінансування розвитку аеропортів Азіатсько-Тихоокеанського регіону в 2010-2015 рр.

* Джерело: власна розробка автора на основі матеріалу джерело [7].

Висновки. Велика кількість аеропортів світу будується та реконструюється за рахунок коштів приватних консорціумів, а не держави, оскільки управління аеропортами в економічно розвинених країнах стає все більш привабливим бізнесом. Це можна пояснити підвищенням конкуренції між аеропортами, підвищенням ефективності управління та їх рентабельності. Важливим етапом розвитку аеропорту є розробка перспективної стратегії розвитку аеропорту, а також визначення можливих джерел фінансування. Джерел фінансування повинно бути декілька, оскільки тільки спільне залучення капіталу від різних джерел, включаючи власний прибуток, може скласти необхідне забезпечення розвитку аеропорту. Від керівництва та менеджменту залежить оцінка та можливість отримання інвестицій, хоча чималу роль при цьому він грає статус аеропорту в загальній транспортній системі держави і, зрештою, організаційно-правова система управління діяльністю даного аеропорту. Напрямок подальших наукових досліджень слід вважати розвиток аеропортів України та розробку економічно ефективного механізму управління ними.

Список використаних джерел:

1. Артамонов Б. В. Рынок международных воздушных перевозок: особенности и проблемы развития / Б.В. Артамонов. – М.: Воздушный транспорт, 1992.
2. Буглак О. В. Забезпечення інвестиційної привабливості авіапідприємств: автореферат дис. / О.В. Буглак. – К., 2008. – 20 с.
3. Джерела фінансування відтворення основного капіталу авіаційного транспорту України // Проблеми системного підходу в економіці: збірник наукових трудов / В.Н. Панченко. – Випуск 5. – К.: НАУ, 2001 – С.30–39.
4. Полянська Н. О. Управління державно-приватним партнерством на ринку авіаційних перевезень: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. економ. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами» / Н.О. Полянська. – К., 2009. – 20 с.

5. Wegner A. A Place to Stand: Airports in the European Air Network [Електронний ресурс] / Agnieszka Wegner, David Marsh // Eurocontrol. Trends in Air Traffic. – 2007. – Vol. 3. – Режим доступу: <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public>

6. Журнал "Airports International" [Електронний ресурс]. – 2012. – №1 (39). – С. 14–19. – Режим доступу: <http://www.airportsint.ru/magazine/archive/shownumber/2012/1.html>

7. Журнал "Airports International" [Електронний ресурс]. – 2011. – № 8 (37). – С.5–8. – Режим доступу: <http://www.airportsint.ru/magazine/archive/viewnumber/2011/8.html>

8. Журнал "Airports International" [Електронний ресурс]. – 2013. – № 5. – С.5–10. – Режим доступу: <http://www.airportsint.ru/magazine/archive/viewdoc/2013/5/747.html>

УДК 339.9

О.А. Хитрова,

Чернівецький торговельно-економічний інститут КНТЕУ,
м. Чернівці

СПЕЦИФІКА ВИНИКНЕННЯ КРИЗОВИХ ЯВИЩ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ В ХХІ СТОЛІТТІ ЯК РЕЗУЛЬТАТ ПОСИЛЕННЯ ГЛОБАЛЬНОГО КВАЗІКРИЗОВОГО ТИСКУ

Анотація

У статті проаналізовано причини посилення виникнення кризових явищ в економіці України в ХХІ столітті. Визначено, що основні прояви глобального квазікризового тиску на соціально-економічні системи в основному посилюються в силу недостатнього розвитку технологічного базису економіки та збільшення відставання від промисловості інших країн. Встановлено, що додатковим чинником є відкритість української фінансової системи щодо міжнародного спекулятивного капіталу. Доведено, що технологічне відставання економіки є вирішальним чинником, який зумовлює і буде зумовлювати в майбутньому все більше посилення кризових явищ на рівні підприємств, регіонів та країни загалом, враховуючи посилення міжнародної конкурентної боротьби на сучасному етапі та зменшення обсягу перерозподілу ресурсів на глобальних ринках внаслідок входження світової економіки в низхідну фазу циклу Кондратьєва.

Ключові слова: кризові явища, соціально-економічні системи, антикризове управління, квазікризовий тиск.

О.А. Хитрова,

Черновицкий торгово-экономический институт КНТЕУ, г. Черновцы

СПЕЦИФИКА КРИЗИСНЫХ ЯВЛЕНИЙ В ЭКОНОМИКЕ УКРАИНЫ В ХХІ ВЕКЕ КАК РЕЗУЛЬТАТ УСИЛЕНИЯ ГЛОБАЛЬНОГО КВАЗИКРИЗОВОГО ДАВЛЕНИЯ

Аннотация

В статье проанализированы причины усиления возникновения кризисных явлений в экономике Украины в ХХІ веке. Определено, что основные проявления глобального квазикризисного давления на социально-экономические системы в основном усиливаются в силу недостаточного развития технологического базиса экономики и увеличения отставания от промышленности других стран. Установлено, что дополнительным фактором является открытость украинской финансовой системы относительно международного спекулятивного капитала. Доказано, что технологическое отставание экономики является решающим фактором, который предопределяет и будет вызывать в будущем все большее усиление кризисных явлений на уровне предприятий, регионов и страны в целом, учитывая усиление международной конкурентной борьбы на современном этапе и уменьшение объема перераспределения ресурсов на глобальных рынках вследствие вхождения мировой экономики в нисходящую фазу цикла Кондратьева.

Ключевые слова: кризисные явления, социально-экономические системы, антикризисное управление, квазикризисное давление.