

УДК 334.012

## Формування економічного змісту та роль інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарювання

**Малашенко Ю.А.**

кандидат економічних наук,  
доцент кафедри обліку та оподаткування  
Кременчуцького інституту ВНЗ «Університет імені Альфреда Нобеля»

**Єфременко А.Г.**

кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри обліку та оподаткування  
Кременчуцького інституту ВНЗ «Університет імені Альфреда Нобеля»

**Заволока Ю.М.**

кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри обліку та оподаткування  
Кременчуцького інституту ВНЗ «Університет імені Альфреда Нобеля»

Стаття присвячена проблематиці визначення змісту та ролі інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарювання. Систематизовано наукові визначення ринкової інфраструктури, що дало змогу розкрити зміст властивостей цього поняття. Визначено найважливішу ознаку інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності підприємств як економічної категорії.

**Ключові слова:** інфраструктура, зовнішньоекономічна діяльність, транзакційні витрати, інфраструктурно-інституційне забезпечення.

Малашенко Ю.А., Єфременко А.Г., Заволока Ю.М. ФОРМИРОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОДЕРЖАНИЯ И РОЛЬ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ

Стаття присвячена проблематиці визначення змісту та ролі інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарювання. Систематизовано наукові визначення ринкової інфраструктури, що дозволило розкрити зміст властивостей цього поняття. Визначено найважливішу ознаку інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності підприємств як економічної категорії.

**Ключевые слова:** инфраструктура, внешнеэкономическая деятельность, транзакционные издержки, инфраструктурно-институциональное обеспечение.

Malashenko Yu.A., Yefremenko A.H., Zavoloka Yu.M. FORMATION OF THE ECONOMIC CONTENT AND THE ROLE OF INFRASTRUCTURE OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITIES OF THE ECONOMIC SUBJECTS

The article is devoted to the problem of determining the content and role of the infrastructure of foreign economic activity of economic entities. The scientific definition of market infrastructure scientists was systematized, which allowed to reveal the content of the properties of this concept. The most important feature of the infrastructure of foreign economic activity of enterprises as an economic category is determined.

**Keywords:** infrastructure, foreign economic activity, transaction costs, infrastructure-institutional support.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Сучасне ринкове середовище функціонування підприємства являє собою систему господарювання та функціонування, ефективний розвиток якої забезпечується станом її інфраструктури та зрілістю чинних інститутів ринку. Нині відбувається розширення та ускладнення функцій, які виконує інфраструктура, зростає її роль у процесі організації та функціонування різних підприємств. Значною мірою саме стан інфраструктури забезпечує ефективне відтворення товарних відносин і сприяє стійкості та економічності функціону-

вання сформованих ринків. У зв'язку з цим змінюються вимоги, що висуваються до підприємницької інфраструктури, до її загальної конфігурації та окремих елементів. Відповідно до нових умов інфраструктура формує умови для стабільного функціонування економіки та реалізації потенціалу, закладеного в ринкових відносинах національних підприємств. У цьому контексті питання аналізу та систематизації змісту і ролі інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності підприємств набувають суттєвого як теоретичного, так і практичного значення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Проблема інфраструктурно-інституційного забезпечення підприємств сфери послуг в Україні має комплексний характер. Методичні та практичні питання вищезазначеної проблематики опрацьовуються багатьма авторами, такими як Т.В. Гринько [7], Н.С. Питуляк [11], Н.В. Хлістунова [15], В.С. Ясенецький [16] та ін. Але, незважаючи на наявні теоретичні та практичні розробки, вивчення цієї теми потребує подальшого дослідження.

**Постановка завдання.** Разом зі значною кількістю наукових опрацювань залишається невирішеною проблема визначення економічного змісту та ролі інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарювання.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Інфраструктура (лат. *infra* – «нижче», «під» і лат. *structura* – «будова», «розташування») – комплекс взаємопов'язаних обслуговуючих структур чи об'єктів, складників, що забезпечують основу функціонування системи [1, с. 10]. За даними Online Etymology Dictionary, в англійській мові термін застосовується з кінця 1920-х років, а згідно з Оксфордським словником термін запозичений з військової лексики. В економічній літературі проблеми дослідження інфраструктури ринкової економіки вперше були розглянуті зарубіжними вченими, такими як П.Н. Розенштейн-Родан, Д.М. Дрісен, Б.М. Фрішман, В. Гайєць та ін.

Так, наприклад, П.Н. Розенштейн-Родан [17, с. 12] включав до інфраструктури базові галузі економіки (енергетику, транспорт, будівництво), розвиток яких потребує швидкокоупних і прямовиробничих інвестицій. Аналогічної думки дотримувався і Х. Зінгер, який також виділяв «прямовиробничий капітал» та «накладний капітал». Розвиваючи це положення, Х. Зінгер дійшов висновку, що в країнах із ринковими відносинами потрібно дотримуватися певної стратегії в інвестиційній політиці, оскільки це зумовить «кумулятивний процес» у розвитку економіки. Таким чином, інвестиції в інфраструктуру цих країн повинні сприяти зростанню національного доходу, який у подальшому стимулюватиме приріст інвестицій. Схожої позиції дотримувався і П. Самуельсон, відзначаючи, що держава свідомо йде на інвестиції в інфраструктуру, оскільки «збільшення суспільного капіталу» створює «неявні вигоди власникам приватного капіталу» [14, с. 213].

На початку 1950-х – у 1960-х рр. у США та Німеччині з'явилися прогностичні розробки щодо

розвитку інфраструктури на 10–25 років, у яких були розрахунки можливого впливу інфраструктури на темпи промислового зростання. У зв'язку з цим зарубіжними економістами було введено поняття «додатковий капітал», або «соціальні витрати суспільства». В економічній літературі періоду 1970–1980-х рр. інфраструктуру розглядали як комплекс галузей загального користування, що створювали необхідні умови для розвитку виробничих процесів. У зв'язку з цим низка дослідників відзначає композиційність та багатоплановість цієї категорії, що забезпечує нормальне функціонування виробничо-збутових процесів.

Отже, у науковій літературі термін «інфраструктура» зазвичай асоціюється із системою матеріальних ресурсів, створених для суспільного споживання. Перелік таких ресурсів включає: транспортні системи (автошляхи, залізниці, авіасполучення і порти); системи комунікацій (телефонні мережі і поштові послуги); системи управління (наприклад, судова система); базові суспільні послуги; школи, бібліотеки, лікарні; заклади громадського користування (каналізаційні мережі, системи водопостачання та ін.).

У науковій літературі такі ресурси називаються «традиційною інфраструктурою». Слід підкреслити, що переважна частина цих досліджень була присвячена аналізу інфраструктури загалом. У вітчизняній економічній літературі проблеми інфраструктури економіки досить широко стали розглядати у 70-х роках ХХ століття щодо функціонування різних соціально-економічних систем. Наукові дослідження проблем інфраструктури ринкової економіки стосувалися визначення її місця, ролі та стану в економіці розвинених капіталістичних країнах, що знайшло своє відображення в роботах П.Ю. Беленького [2, с. 20], І.М. Бойчик [4, с. 37], Т.А. Васильєва [5, с. 127].

Класичні опрацювання зазначеної проблематики свідчать про те, що певні природні та інформаційні ресурси відіграють роль інфраструктури. А фундаментальні дослідження є важливим ресурсом для багатьох видів виробничої діяльності, створюють позитивні зовнішні ефекти, які збільшують добробут суспільства. Такий підхід до розгляду інфраструктури вперше обґрунтував Б. Фрішманн. Це складник його «нової теорії інфраструктури», яка поряд із традиційними економічними концепціями є методологічною базою для аналізу сутності ринкової інфраструктури, її складу та економічних характеристик.

Незважаючи на зрозумілість наведених дефініцій, широкий спектр факторів приводить до суперечностей та невизначеності в питанні, що ж таке «ринкова інфраструктура», а також у питанні, які саме інститути мають бути зараховані до її складу. Значна частина вітчизняних та зарубіжних дослідників, які конкретизують економічну природу інфраструктури, доходять думки про те, що найбільш суттєвою ознакою зазначеної категорії є її роль у створенні загальних передумов відтворювальних процесів та загальних умов зростання суспільного виробництва. Комплексний характер інфраструктури, її двоїсте трактування та відмінність у функціонуванні її структурних елементів засвідчує, що під цими загальними умовами розглядаються матеріально-речові цінності, які мають забезпечувати відтворювальний процес.

Класичне поняття інфраструктури тотожне в опрацюваннях науковців новітньому поняттю ринкової інфраструктури. Проте з розвитком кількості галузей світового господарства та спеціалізації кожної з них необхідною умовою стало ускладнення та розгалуження інфраструктури як такої. Тому наукові напрацювання в цій сфері теж змінилися. Замість терміну «ринкова інфраструктура» дослідники стали обґрунтовувати інфраструктуру за її функціональними ознаками. Це, у свою чергу, викликало розроблення дуже великої кількості праць щодо структури та змісту інфраструктури. Систематизуючи наявні підходи до цієї категорії, виділимо найбільш релевантні.

У світі накопичено досвід розвитку різних елементів інфраструктури підтримки зовнішньоекономічної діяльності. Цей досвід засвідчує, що для економічно розвинутих країн характерна різноманітність елементів, які формують інфраструктуру підтримки цього сектору економіки. В Україні зовнішньоекономічна діяльність у контексті її підтримки лише набирає обертів, про що свідчить законодавчо-нормативна база.

Функціонування та підтримка розвитку інфраструктури в Україні регламентується певними нормативно-правовими актами. За детального розгляду державної політики інфраструктурної підтримки зовнішньоекономічної діяльності в Україні виявлено, що основним державним органом, який формує інфраструктурне забезпечення в зовнішньоекономічній сфері, є Міністерство інфраструктури України. Проте ця інституція не виділяє у своїй діяльності функціональні напрями інфраструктурного забезпечення, а формує свою роботу саме на класичних положеннях.

Серед визначень авторів (на протипагу класичним концепціям, які не виділяють «інфраструктурне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності», а користуються терміном «ринкова інфраструктура») існують розбіжності у трактуванні як складників, так і самого поняття «інфраструктурне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності».

Так, внутрішній вимір інфраструктурного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності обґрунтовує Д.А. Антонюк. Учений зазначає, що зростання ролі і значення внутрішньої інфраструктури підприємства зумовлюється тим, що: підвищення рівня механізації та автоматизації виробничих процесів збільшує обсяги і складність робіт із ремонту та налагодження устаткування, потребує розширення номенклатури інструментів, оснащення та пристроїв; перехід до нових технологій і прискорення технологічних режимів устаткування підвищують вимоги до якості та збільшують потребу в різних видах енергії; ускладнення виробничих процесів і поглиблення внутрішньовиробничих зв'язків збільшують обсяги транспортних робіт; постійно зростає навантаження на комунікаційні мережі підприємства [1, с. 10].

Інформаційний аспект інфраструктурного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності обґрунтовує А. Вітушко [6, с. 325]. Загалом автор у своїх дослідженнях підкреслює, що реалізація проекту створення сучасної інформаційної інфраструктури забезпечення зовнішньоекономічної діяльності є одним із пріоритетних напрямів розвитку підприємств. Із появою нового покоління комп'ютерних мереж, що використовують технологію Інтернет, інформаційні інфраструктури набувають низки принципово нових функціональних компонентів. Тому розвиток інформаційної інфраструктури забезпечення зовнішньоекономічної діяльності повинен стати головним для ефективного позиціонування.

Інший підхід до визначення складників інфраструктурного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємств, що акцентує увагу на функціональних прерогативах, обґрунтовує Г. Колісник [9, с. 273]. На думку автора, інфраструктура підтримки поділяється на такі складові частини: фінансово-кредитну, організаційно-інформаційну та організаційно-правову. При цьому фінансово-кредитна інфраструктура, яка впливає на розвиток підприємництва, має охоплювати фінансові установи, які здійснюють пільгове кредитування, гарантійні фонди, кредитні спілки, венчурні фонди та страхові компанії,

державну підтримку (у вигляді спрощеної системи оподаткування, надання пільг).

Л. Петкова та В. Проскурін пропонують формування п'яти основних блоків інфраструктури підтримки підприємницької активності на рівні громади, не розділяючи на зовнішньоекономічні та внутрішньоекономічні аспекти [10, с. 71]: організаційно-технічного, фінансово-кредитного, освітньо-консультативного, ресурсного та інформаційного. Фінансово-кредитна інфраструктура забезпечує підприємницькі структури необхідними для діяльності суб'єктів малого та середнього підприємництва державними та недержавними фінансовими ресурсами. На регіональному рівні диверсифікація фінансових джерел забезпечення підприємництва у малому та середньому бізнесі можлива за рахунок розвитку як традиційних суб'єктів фінансової інфраструктури – банківських установ, так і небанківських закладів – кредитних спілок, недержавних пенсійних фондів, товариств взаємного кредитування і страхування тощо.

Автори акцентують увагу на тому, що під організаційно-інформаційною інфраструктурою підтримки зовнішньоекономічної підприємництва слід розуміти сукупність наданих послуг (інформаційних, консультаційних, юридичних) уповноваженими на те установами, організаціями суб'єктам малого підприємництва для їхнього успішного функціонування. Вважаємо, що найбільш цілісна організаційно-інформаційна система державної підтримки розвитку також повинна містити такі елементи, як безкоштовне надання малим підприємствам технічних розробок, ноу-хау; економічно-правове консультування; інформатизація. Для сприяння розвитку інфраструктури є створення системи інформаційного та консультаційного обслуговування спеціалізованими фірмами, що надають послуги малим підприємствам (бухгалтерські й аудиторські фірми, рекламні агентства), бізнес-центрів та центрів розвитку малих підприємств, бізнес-інкубаторів, виробничих та технологічних парків, навчальних центрів із підготовки та перепідготовки спеціалістів для роботи на малих підприємствах, формування економічних знань і набуття практичних навичок роботи за умов ринкової економіки, системи підготовки підприємців-початківців, підготовки та підвищення кваліфікації управлінських кадрів сфери підприємництва та державних службовців з основ підприємницької діяльності.

Інший аспект інфраструктурної підтримки зовнішньоекономічної діяльності підприємств

обґрунтовує В.М. Карпов, розкриваючи сутність транспортного складника інфраструктурного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності. Карпов підкреслює її значення в період кризових явищ та наголошує на її винятковій важливості. Так, на думку автора, в умовах подальшого розвитку кризових явищ перед транспортом гостро постає проблема стримування та негативного впливу, максимально можливого збереження та нарощування вантажопотоків, що забезпечують зовнішньоекономічну діяльність економіки України. Дієвими заходами в цьому напрямі може бути активізація діяльності транспорту з якісного обслуговування експортно-імпорتنих та транзитних вантажопотоків; вирішення питань закріплення та стабілізації ринку транспортних послуг із традиційними країнами-партнерами; пошук та освоєння цих ринків у нових центрах економічного зростання та тих, що демонструють високу динаміку розвитку.

На важливості комунікаційного аспекту інтелектуальної власності зовнішньоекономічної діяльності наголошують такі автори як: Д.А. Антонюк, Г.О. Білов, А. Вітушко [1, с. 10; 4, с. 7; 6, с. 326]. Загалом, на думку вищезазначених науковців, сучасний період характеризується посиленням впливу комунікаційних зв'язків на розвиток зовнішньоекономічної діяльності. Внаслідок комунікаційних процесів спостерігаються недоліки правового поля, відсутність національної системи створення інформації, вироблення знань, розподілу та використання результатів інтелектуальної діяльності. Посилюється роль інтелектуальної власності, у якій правові, економічні, управлінські, інформаційно-комунікаційні відносини існують нерозривно. Інтелектуальна власність відображає певні стосунки між людьми, колективами й організаціями щодо розпорядження та користування результатом діяльності суб'єкта у сфері наукової та інноваційної діяльності [1, с. 12]. Водночас внутрішня неузгодженість, недооцінка значення інтелектуальної власності в економічному і соціокультурному розвитку суспільства гальмують створення ефективної системи інтелектуальної власності в зовнішньоекономічній сфері.

Правовий підхід, який ґрунтується на тому, що інфраструктура зовнішньоекономічної діяльності – специфічна система загальноприйнятих законодавчо і традиційно установлених норм, правил та обмежень, а також організацій, формування, регулювання та використання яких забезпечує функціону-

вання ринкової системи відповідно до мети і стратегії економічної політики держави, обґрунтовує В.С. Ясенєцький [16, с. 144] та С.П. Позняков [12]. Так, на думку авторів, аналіз зазначених специфічних понять «інфраструктура» виявив необхідність встановлення методологічних зв'язків у площині:

1) організаційно-економічного та організаційно-правового інтегрованого їх системного змісту;

2) об'єктивного правового й економічного підґрунтя для формування зрозуміло визначеної системи норм правовикористання і правозабезпечення публічних «обслуговуючих» функцій (у т. ч. послуг), а також господарської компетенції «публічної господарської адміністрації».

Із визначеним підходом пов'язане адміністративно-правове розуміння поняття «господарська інфраструктура» як фундаменту забезпечення діяльності підприємств, що забезпечує загальні фактичні (матеріальні) та юридичні (формально забезпечуючі і публічно-сервісні) умови для здійснення господарської діяльності [12]. У зв'язку з цим важливо звернути увагу на питання економії засобів публічно-владного впливу і водночас підвищення ефективності правозастосування господарської компетенції за рахунок встановлення чітких взаємозв'язків «публічно-сервісної інфраструктури підтримки економічного розвитку» у напрямі об'єднання інтересів, ресурсів, функцій, організаційних структур та інших публічно-владних правових можливостей.

Таким чином, вищезазначені автори акцентують увагу на використанні в науці терміносполучення «публічно-сервісна інфраструктура підтримки зовнішньоекономічної діяльності» за функціональною ознакою. Основною метою такого організаційно-правового утворення є ресурсне забезпечення функціонування господарської інфраструктури, безпеки діяльності саморегулятивних механізмів ринку, соціалізації господарських відносин. До основних завдань слід віднести виконання публічних функцій і надання адміністративних послуг, що сприяють утворенню нових інноваційних підприємств, організацій; вироблення конкурентоспроможної продукції, створення та експлуатацію об'єктів різних видів господарської інфраструктури тощо.

Грошовий аспект інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності обґрунтовують такі автори, як Т.М. Неклюдова та Б.І. Пшик [13, с. 10]. Загалом автори підкреслюють, що

грошовий аспект зовнішньоекономічної діяльності складається з великої кількості різноманітних «каналів», за якими грошові кошти «перетікають» від покупців до продавців. Ці канали можна поділити на дві основні групи. До першої належать так звані канали прямого фінансування, тобто канали, за якими грошові кошти переміщуються безпосередньо від власників заощаджень до позичальників. Друга група – це канали непрямого фінансування. За непрямого фінансування грошові кошти, що переміщуються від домашніх господарств у напрямку фірм, проходять через особливі інститути, до числа яких належать, наприклад, банки, взаємні фонди, а також страхові компанії. Такі організації називаються фінансовими посередниками. Фінансові посередники є водночас інститутами інфраструктури фінансового ринку. Стан інститутів ринкової інфраструктури неоднорідний як із кількісного, так і з якісного аспекту. Зміст ринкової інфраструктури не може бути зведений до сукупності лише інституціональних елементів. У сучасній ринковій інфраструктурі прийнято виділяти інформаційний елемент. Це інформаційні мережі та потоки, асоціації чи добровільні об'єднання, що представляють інтереси інших інститутів «знизу» (наприклад, Асоціація українських банків). А також інститути, що забезпечують зворотний зв'язок між суб'єктами ринкових відносин (наприклад, засоби масової інформації). Під законодавчим елементом інфраструктури розуміють відповідну частину господарського законодавства, що регламентує як діяльність інститутів ринкової інфраструктури, так і поведінку суб'єктів ринкових відносин. Він задає «правила гри» в ринковій економіці.

За адміністративно-планової системи господарювання підхід до інфраструктури значно відрізнявся від її розуміння в умовах ринкової економіки. У централізованій системі продукт розподілявся незалежно від існування інститутів, що сприяють його просування від виробника до кінцевого споживача. Під час переходу до ринку підприємствам доводиться самостійно налагоджувати господарські зв'язки, що забезпечують збут їх продукції на ринку. Крім того, змінилася і система розрахунків між господарюючими суб'єктами ринку, що зумовило появу фінансових установ, які є елементами інфраструктури.

Систематизуючи зміст та роль інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності підприємств, слід підкреслити, що наявні наукові опрацювання свідчать про те, що

високорозвинена інфраструктура має велике значення для ефективного функціонування економіки загалом, оскільки є важливим фактором у визначенні місця розташування економічної діяльності, а також видів діяльності або секторів, котрі можуть розвиватися у кожному окремому випадку. Високорозвинена інфраструктура зменшує вплив відстані між регіонами, забезпечує інтеграцію ринку і низьковитратний зв'язок із ринками інших країн та регіонів.

**Висновки з цього дослідження.** Найважливішою ознакою інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності підприємств як економічної категорії є її значення для створення загальних умов процесу відтворення. Розвиток інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності підприємств сприяє зниженню витрат виробництва через зростання продуктивності праці насамперед на окремих підприємствах, які користуються її послугами, а потім в економіці загалом. В умовах становлення ринкових відносин виникає необхідність організаційного забезпечення товароруху, взаємного пошуку один одного продавцями і покупцями, налагодження господарських зв'язків між підприємствами, руху ресурсних потоків. Тому для забезпечення ефективної зовнішньоекономічної діяльності підприємств необхідне формування ринкової інфраструктури, яка являє собою сукупність господарюючих суб'єктів, діяльність яких спрямована на обслуговування основних процесів у межах ринкового господарства (товароруху, пошуку продавців та покупців, налагодження господарських зв'язків між підприємствами, руху ресурсних потоків), а також функціонування підприємницьких структур.

На відміну від наявних наукових опрацювань, на нашу думку, найважливішим чинником, що визначає структуру і динаміку, зміст

та роль інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності, є транзакційні витрати. Саме відносними відмінностями в рівні та структурі витрат транзакції пояснюється все розмаїття форм інститутів інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності. Високий рівень транзакційних витрат у сучасній системі бізнес-процесів, що виходять за національні кордони, зумовлює напрями в організації і функціонуванні як ринкової інфраструктури взагалі, так і інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності зокрема. Процеси інтеграції та корпоратизації в цілях економії транзакційних витрат характерні для сучасного етапу розвитку інфраструктури не тільки в межах економіки України, але і в більшості розвинених зарубіжних економік.

Акцентуючи увагу на інфраструктурі зовнішньоекономічної діяльності підприємств та проаналізувавши її складники, ми спостерігаємо формування так званої контактної аудиторії. Це є певним комплексом елементів інфраструктури, що забезпечують потреби підприємців під час здійснення зовнішньоекономічної операції. Кожна операція має свою контактну аудиторію – групу організацій, без яких ця операція не здійсниться. Відповідно до цього операції в межах контактної групи формуються на основі зв'язків.

Таким чином, вважаємо, що інфраструктурою зовнішньоекономічної діяльності є система контактних аудиторій підприємств (установ, організацій, державних та комерційних підприємств та служб), які забезпечують мінімальний рівень транзакційних витрат у реалізації зовнішньоекономічної діяльності. Разом із цим відзначимо, що в економічній системі набір контактних аудиторій підприємства може трансформуватися та видозмінюватися, тому їх опис, обґрунтування та оптимізація в Україні зумовлюють проблематику подальших досліджень у цьому напрямі.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Антонюк Д.А. Методологія оптимізації зв'язків між елементами інституціональної інфраструктури підприємства. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. 2013. № 2. С. 81–5.
2. Беленький П. Механізми розвитку ринкової інфраструктури в Україні : методологічні аспекти. Вісник Національної академії наук України. 2002. № 4. С. 15–25.
3. Білов Г.О. Соціально-економічна сутність управління інтелектуальним капіталом за умовами залучення інвестицій, спрямованих на матеріалізацію інтелектуального продукту. Сучасні питання економіки і права. 2012. Вип. 1. С. 5–8.
4. Бойчик І.М. Ринкова інфраструктура: сутність та характеристика. Сталий розвиток економіки. 2013. № 3. С. 34–41.
5. Васильєва Т.А. Транзакційні витрати як фактор формування ринкової інфраструктури. Вісник Сумського державного університету. Сер.: Економіка. 2012. № 4. С. 125–129.

6. Вітушко А. Інтелектуальні технології в керуванні інформаційно- мережевою інфраструктурою. Наукові праці Національної бібліотеки України ім. В.І. Вернадського. 2009. Вип. 25. С. 322–327.
7. Гринько Т. В. Особливості сучасних інноваційних процесів підприємств сфери послуг. Держава та регіони. Сер.: Економіка та підприємництво. 2013. № 1. С. 106–109.
8. Карпов В.М. Проблеми галузей транспортної інфраструктури на сучасному етапі розвитку національного господарства України. Формування ринкових відносин в Україні. 2012. № 2. С. 124–129.
9. Колісник Г.М. Формування ефективної інфраструктури державної підтримки розвитку малого підприємництва в Україні. Економіка, планування і управління в лісовиробничому комплексі: Науковий вісник. 2007. Вип. 17. С. 271–276.
10. Петкова Л., Проскурін В. Муніципальні інвестиції та кредити: навч. посібник. / К., 2006. 158 с.
11. Питуляк Н.С. Логістична система – основа підвищення ефективності функціонування підприємств сфери послуг. Інноваційна економіка. 2013. № 6. С. 218–221.
12. Позняков С.П. «Господарська інфраструктура» та «публічно-сервісна інфраструктура підтримки економічного розвитку»: проблема адміністративно-правового регулювання. Часопис Академії адвокатури України. 2013. № 2. URL: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Chaau\\_2013\\_2\\_20.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Chaau_2013_2_20.pdf).
13. Пшик Б.І., Неклюдова Т.М. Інфраструктура грошового ринку: теоретичні засади дослідження. Вісник Університету банківської справи Національного банку України. 2014. № 2. С. 9–12.
14. Самуельсон П. Економіка. М.: Алгон, 1997. Т. 1., 1997. 333 с.
15. Хлістунова Н.В. Проблеми та недоліки в системі управління стратегічною гнучкістю вітчизняних підприємств сфери послуг. Економічний простір. 2013. № 72. С. 249–261.
16. Ясенецький В.С. До питання про сутність і зміст ринкової інфраструктури. Вісник Академії митної служби України. Сер. : Економіка. 2012. № 2. С. 141–146.
17. Rosenstein-Rodan P. N. Notes on the Theory of the “big Push”. Economic development program. Italy project. Center for International Studies, Massachusetts Institute of Technology, 1957. 32 p.

## REFERENCES:

1. Antoniuk D.A. (2013) Metodolohiia optymizatsii zviazkiv mizh elementamy instytutsionalnoi infrastruktury pidpriemnytstva [Methodology of Optimizing the Links Between Elements of the Institutional Infrastructure of Entrepreneurship]. Problemy i perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva, no 2, pp. 8–15.
2. Bieliienkyi P. (2002) Mekhanizmy rozvytku rynkovoii infrastruktury v Ukraini: metodolohichni aspekty [The Mechanisms of Market Infrastructure Development in Ukraine: Methodological Aspects]. Visnyk Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy, no 4, pp. 15–25.
3. Bilov H.O. (2012) Sotsialno-ekonomichna sutnist upravlinnia intelektualnym kapitalom za umovamy zaluchennia investytzii, spriamovanykh na materializatsiiu intelektualnogo produktu [Socio-economic Essence of Intellectual Capital Management under Conditions of Attraction of Investments Aimed at Materialization of Intellectual product]. Suchasni pytannia ekonomiky i prava, vol. 1, pp. 5–8.
4. Boichyk I.M. (2013) Rynkova infrastruktura: sutnist ta kharakterystyka [Market Infrastructure: Essence and Characteristics]. Stalyi rozvytok ekonomiky, no 3, pp. 34–41.
5. Vasylieva T.A. (2012) Transaktsiini vytraty yak faktor formuvannia rynkovoii infrastruktury [Transaction Costs as a Factor in the Formation of Market Infrastructure]. Visnyk Sumskoho derzhavnogo universytetu. Ser.: Ekonomika, no 4, pp. 125–129.
6. Vitushko A. (2009) Intelektualni tekhnolohii v keruvanni informatsiino- merezhevoiu infrastrukturoiu [Intellectual Technologies in the Management of Information and Network Infrastructure]. Naukovi pratsi Natsionalnoi biblioteky Ukrainy im. V.I. Vernadskoho, vol. 25, pp. 322–327.
7. Hrynko T. V. (2013) Osoblyvosti suchasnykh innovatsiinykh protsesiv pidpriemstv sfery posluh [Peculiarities of Modern Innovations of Service Industries]. Derzhava ta rehiony. Ser.: Ekonomika ta pidpriemnytstvo, no 1, pp. 106–109.
8. Karpov V.M. (2012) Problemy haluzei transportnoi infrastruktury na suchasnomu etapi rozvytku natsionalnogo gospodarstva Ukrainy [Problems of Branches of Transport Infrastructure at the Present Stage of Development of the National Economy of Ukraine]. Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini, no 2, pp. 124–129.
9. Kolisnyk H.M. (2007) Formuvannia efektyvnoi infrastruktury derzhavnoi pidtrymky rozvytku maloho pidpriemnytstva v Ukraini [Formation of an Effective State Support Infrastructure of Small Business Development in Ukraine]. Ekonomika, planuvannia i upravlinnia v lisovyrobnychomu kompleksi: Naukovyi visnyk, vol. 17, pp. 271–276.

10. Petkova L., Proskurin V. (2006) Munitsypalni investytsii ta kredyty [Municipal Investments and Loans]. Kiev. (in Ukrainian)

11. Pytuliak N.S. (2013) Lohistychna systema – osnova pidvyshchennia efektyvnosti funktsionuvannia pidpriemstv sfery posluh [The Logistics System is the Basis for Increasing the Efficiency of the Service Sector Enterprises]. Innovatsiina ekonomika, no 6, pp. 218–221.

12. Pozniakov S.P. (2012) “Hospodarska infrastruktura” ta “publichno-servisna infrastruktura pidtrymky ekonomichnoho rozvytku”: problema administratyvno-pravovoho rehuliuвання [“Economic Infrastructure” and “Public Service Infrastructure of Supporting Economic Development”: the Problem of Administrative-Legal Regulation]. Chasopys Akademii advokatury Ukrainy (electronic journal), no 2. Available at: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Chaaau\\_2013\\_2\\_20.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Chaaau_2013_2_20.pdf).

13. Pshyk B.I., Nekliudova T.M. (2014) Infrastruktura hroshovoho rynku: teoretychni zasady doslidzhennia [Money Market Infrastructure: Theoretical Foundations of the Study]. Visnyk Universytetu bankivskoi spravy Natsionalnogo banku Ukrainy, no 2, pp. 9–12.

14. Samuelson P. (1997) Ekonomika [Economics]. Moscow: Alhon. (in Russian).

15. Khlistunova N.V. (2013) Problemy ta nedoliky v systemi upravlinnia stratehichnoiu hnuchkistiu vitchyznianskykh pidpriemstv sfery posluh [Problems and Disadvantages in the System of Strategic Flexibility Management of Domestic Service Enterprises]. Ekonomichniy prostir, no 72, pp. 249–261.

16. Iasenetskyi V.S. (2012) Do pytannia pro sutnist i zmist rynkovoi infrastruktury [To the Question of the Essence and Content of Market Infrastructure]. Visnyk Akademii mytnoi sluzhby Ukrainy. Ser. : Ekonomika, no 2, pp. 141–146.

17. Rosenstein-Rodan P.N. (1957) Notes on the Theory of the “big Push”. Economic development program. Italy project. Center for International Studies, Massachusetts Institute of Technology. 32 p.