

УДК 338.28

К. А. Андрющенко,
к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки підприємства,
ДВНЗ "Київський університет управління та підприємництва"

КРИТЕРІЇ ЕКОНОМІЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВИРОБНИЧОГО ІНФРАСТРУКТУРНОГО КОМПЛЕКСУ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ

K. Andryushchenko,
PhD, Associate Professor, Assistant Professor, Department of Economics Company,
Universities' Kyiv University of Management and Entrepreneurship"

CRITERIA FOR THE ECONOMIC REGULATION OF INDUSTRIAL INFRASTRUCTURE COMPLEX IN THE NATIONAL ECONOMY

Проведено порівняльний аналіз зарубіжної та вітчизняної економічної літератури, в якому визначено, що серед дослідників існують різні погляди на принципи економічного регулювання виробничим інфраструктурним комплексом в національній економіці. Дано авторське визначення з точки зору економічного регулювання, національного виробничого інфраструктурного комплексу. Удосконалено дослідження функціонування та прогнозів розвитку виробничого інфраструктурного комплексу через принципи економічного регулювання національної економіки.

A comparative analysis of foreign and domestic economic literature which stipulates that researchers have different principles of economic regulation of industrial infrastructure complex in the national economy. Given the author's definition, in terms of economic regulation, the national production infrastructure sector. Improved research performance and forecasts for production infrastructure through the complex principles of economic regulation of the national economy.

Ключові слова: виробничий інфраструктурний комплекс, економічне регулювання виробничим інфраструктурним комплексом, господарський механізм, галузевий склад, національна економіка.

Key words: industrial infrastructure complex, economic regulation of industrial infrastructure complex economic mechanism, sectoral composition, the national economy.

ВСТУП

Регулювання розвитку виробничого інфраструктурного комплексу в рамках держави полягає в обґрунтуванні цільових нормативів і показників розвитку виробничої інфраструктури; визначенні етапів і черговості розвитку матеріально-технічної бази галузей системи виробничого обслуговування; подоланні обмежень на розвиток виробничого інфраструктурного комплексу з урахуванням виробничих, трудових і фінансових ресурсів та тощо.

Складова частина єдиного господарського комплексу, якою є блок галузей виробничого інфраструктурного комплексу, виконує, з одного боку, ряд функцій у процесі суспільного виробництва, у тому числі функції з реалізації засобів виробництва і надання ділових послуг, з іншого — є чинником економічного зростання, прямо і безпосередньо визначає динаміку суспільного виробництва.

Ефективність виробничого інфраструктурного комплексу в національній економіці виявляється у створенні умов раціонального вико-

ристання трудових ресурсів на даній території, у раціональному комплексуванні всього набору обслуговуючих виробництв у рамках даної країни.

Ефективність виробничого інфраструктурного комплексу на локально-виробничому рівні виявляється у створенні умов подальшого розподілу праці в низових виробничих ланках — об'єднаннях і підприємствах сфери матеріального виробництва, ліквідації вузьких місць у розвитку підприємства шляхом комплексного розвитку як основних, так і допоміжних виробництв і на цій основі — подальшому вдосконаленні форм організації виробництва і праці.

Ефективність розвитку інфраструктури, навпаки, більшою мірою залежить від зовнішніх факторів, таких як потреба в її послугах з боку базисних галузей матеріального виробництва, обсягу і структури капітальних вкладень. У свою чергу потреба в послугах інфраструктури визначається ступенем розвитку розподілу праці, політикою спеціалізації і кооперування.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Вивченню різних аспектів критеріїв економічного регулювання виробничого інфраструктурного комплексу як складових багатофункціональної і багатоаспектної системи, що забезпечує розвиток національної економіки, приділяється значна увага. Питанням розкриття сутності та визначенню складових елементів інфраструктури присвячені праці провідних вітчизняних і зарубіжних вчених таких, як П. Беленького, І. Белявського, З. Герасимчук, В. Красовського, І. Маєргойза, С. Носової, А. Пізенті, П. Розенштейна-Родана, В. Стаханова, В. Федько, В. Ходаківської, О. Шубіна та інших.

Ситуація по даному питанню ускладнюється відсутністю єдиної думки в питаннях формування критеріїв економічного регулювання виробничого інфраструктурного комплексу, в дослідженні їх функцій і складу. Існування значного числа висновків в трактуванні даних питань, обумовлене різноманітністю підходів вітчизняних і зарубіжних авторів до дослідження проблем виробничого інфраструктурного комплексу і тому припускає необхідність докладного аналізу її понятійного апарату.

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧІ

Метою статті є формування критеріїв економічного регулювання виробничого інфраструктурного комплексу в національній економіці.

РЕЗУЛЬТАТ

Тривалість створення і функціонування елементів виробничого інфраструктурного комплексу обумовлює розподіл одержання ефекту від її розвитку на час життєдіяльності поколінь. У зв'язку з цим велике значення має приведення витрат на інфраструктуру та ефекту від витрат до одного моменту часу (дисконтування). Даний аспект оцінки ефективності інвестицій в існуючу інфраструктуру в цілому та у створення нових елементів системи виробничого інфраструктурного комплексу держави і регіонів недостатньо розроблено.

Велике значення мають соціально-економічні результати розвитку виробничого інфраструктурного комплексу. Мова йде про підвищення мобільності і трудової активності населення (розвиток транспорту і зв'язку), розширення можливостей задоволення потреб населення в побутових послугах.

Упровадження проектів з використання альтернативних енергоресурсів є пріоритетним напрямом науково-технічного і економічного розвитку, і саме підрозділи енергетичних господарств промислових підприємств здатні використовувати існуючі побічні продукти основного виробництва, (перш за все це стосується добувної промисловості) для виробництва тепло- та електроенергії [1].

Виробничий інфраструктурний комплекс як господарський механізм потребує свого регулювання і контролю. Ефективність інфраструктури прямо залежить від ефективності системи регулювання. Взаємодія всіх продуктивних сил виробничого інфраструктурного комплексу у процесі реалізації її функцій відбувається не стихійно, а має потребу в цілеспрямованому, свідомому регулюванні.

Дієвість системи економічного регулювання виробничим інфраструктурним комплексом прямо залежить від ступеня її цілісності, тобто якісної і кількісної погодженості її елементів, відповідності досягнутому рівню продуктивних сил. Розширення масштабів інфраструктурної діяльності, перетворення виробничого інфраструктурного комплексу на складову частину національної економіки країни призводить до ускладнення розв'язуваних задач, а отже, процесу економічного регулювання.

Економічне регулювання зі змістовної сторони містить [2]:

— найбільш стійкі, істотні взаємозв'язки, що визначають структуру і якість усього виробничого інфраструктурного комплексу;

— функції і методи, що виражають спрямованість і специфіку регулюючої діяльності у виробничий інфраструктурний комплекс;

— інструментарій економічного регулювання;

— технічні засоби збору й обробки інформації, а також кадри економічного регулювання.

Економічні принципи регулювання виробничим інфраструктурним комплексом значною мірою визначаються і закономірностями функціонування його господарського механізму.

Внутрішній взаємозв'язок елементів інфраструктурного комплексу визначений потребами виробництва в наданні всього комплексу послуг, що забезпечують його нормальне функціонування.

Виробничий інфраструктурний комплекс є складною динамічною системою. Через такий динамізм відбуваються поступові зміни пропорцій частин інфраструктурного комплексу й усередині його елементів. З цього випливає, що однією з істотних закономірностей господарського механізму виробничого інфраструктурного комплексу є досягнення і збереження пропорційності, оптимальної співвідносності частин комплексу. Власне, у безперервному сполученні окремих частин виробничого інфраструктурного комплексу як системи з метою збереження їх необхідної пропорційності і полягає значною мірою процес економічного регулювання інфраструктурою суспільного виробництва. Неврахування даних закономірностей призводить до значних втрат національної економіки.

Важливою закономірністю виробничого інфраструктурного комплексу є досягнення безперервності, ритмічності в русі її виробничих фондів. Це виражається у безперервності і надійності процесу обслуговування виробництва; безперервності і ритмічності руху матеріальних, енергетичних, інформаційних потоків та інших видів виробничих комунікацій; безперервності відновлення всіх елементів продуктивних сил виробничого інфраструктурного комплексу. Припинення цього руху призводить до аритмії виробництва, великих непродуктивних витрат.

У регулюванні виробничим інфраструктурним комплексом має сполучатися активна роль держави і тісна взаємодія центральних і регіональних органів влади у вирішенні питань розвитку й удосконалення інфраструктурного комплексу. Центральні органи мають керуватися в першу чергу економічними, а не

тільки соціальними і політичними інтересами. Значення держави полягає у фінансуванні інфраструктурного комплексу, контролі і регулюванні всіх процесів, що відбуваються у ньому. Центральні органи узгоджують політичні й економічні цілі. Вони є гарантами виконання таких умов: фундаментом для зміни системи економічного регулювання є реальні економічні і соціальні зрушення, що склалися в країні; система економічного регулювання має враховувати зв'язок можливих змін політичних, економічних і технічних аспектів; принцип правового забезпечення функціонування інфраструктурного комплексу; система економічного регулювання має виходити з необхідності передбачати можливості адаптації інфраструктури до вимог ринку з огляду на світовий досвід [3].

Економічність припускає досягнення цілей виробничого інфраструктурного комплексу з найменшими витратами трудових, матеріальних, фінансових та інших ресурсів. Економічність функціонування виробничого інфраструктурного комплексу означає не тільки мінімізацію витрат на обслуговування при збереженні і підвищенні якості послуг, що надаються споживачам, але і економію витрат у сфері матеріального виробництва, тобто сукупних витрат суспільства у відтворювальному процесі.

Принцип ефективності тісно пов'язаний з економічністю виробничого інфраструктурного комплексу. Він є симбіозом економічної, соціальної, технічної та екологічної ефективності, що виступають визначальними факторами у функціонуванні і розвитку виробничого інфраструктурного комплексу.

Можна також відзначити принцип комплексності, системності економічного регулювання виробничого інфраструктурного комплексу, що припускає необхідність розуміння комплексу як складної взаємозалежної системи, що потребує такого ж комплексного економічного регулювання.

Принцип господарської самостійності застосовує на особливу увагу стосовно сучасної дійсності. Відносна госпрозрахункова самостійність території являє собою ту систему економічних відносин, що підпорядковуються і регулюється місцевими органами влади в особі виконавчих комітетів. В умовах ринкових відносин, що припускають ринкову конкуренцію, господарський розрахунок має ознаки, характерні для комерційного розрахунку: відсутність директив, вільний вибір постачальників і споживачів продукції і послуг за договірними ціна-

ми, комерційна таємниця, банкрутство нерентабельних підприємств, обмеження фінансової допомоги держави.

У країнах з розвинутою ринковою економікою економічне регулювання виробничого інфраструктурного комплексу національної економіки визначається не лише специфікою виробництва, але і пов'язаний з потребою активної економічної діяльності. При цьому галузі виробничого інфраструктурного комплексу виділяються на основі аналізу міжгалузевого балансу, де подано детальні відомості про те, яку кількість товарів і послуг окремі галузі купують і продають один одному [4].

В економічній літературі питання про визначення економічного регулювання виробничого інфраструктурного комплексу національної економіки залишилося відкритим, хоча в цьому напрямі виконана велика робота.

По галузевому складу виробничого інфраструктурного комплексу в Україні розглядалися дві концепції: обмежувальна та розширювальна.

Згідно з обмежувальною концепцією до виробничого інфраструктурного комплексу відносили галузі, що прискорюють обіг економічних ресурсів в національній економіці і забезпечують безперебійний рух вантажів, людей, інформації, тобто транспорт, матеріально-технічне постачання, зв'язок, торгівлю оптовими засобами виробництва, системи інформації та обчислювальної техніки, іригацію і меліорацію.

У цьому випадку поняття національного виробничого інфраструктурного комплексу на відміну від наявного трактується не тільки як сукупність допоміжних галузей, покликаних забезпечити нормальне функціонування виробничих відносин, але і як національна сфера, праця робітників якої створює сприятливі умови для життєзабезпечення і життєдіяльності населення території, безпосередньо впливає на духовне, моральне, професійне, творче, інтелектуальне, фізичне формування людини.

У деяких визначеннях до складових виробничого інфраструктурного комплексу відносять насамперед транспорт і зв'язок, що забезпечують умови здійснення виробничого процесу в просторі, енергетику як технічну умову виробництва, будівництво, що створює матеріальні умови виробництва, торгівлю і матеріально-технічне постачання.

Економічне регулювання виробничого інфраструктурного комплексу національної

економіки неможливе без розгляду питань організації та економічного регулювання допоміжними роботами. Тому необхідно відмітити цілий ряд наукових робіт В.Г. Полянського, що розкривають проблеми національного розвитку виробничого інфраструктурного комплексу на рівні підприємств окремих галузей промисловості. З точки зору взаємин виробничого інфраструктурного комплексу та суспільства ці дослідження актуальні і в нових економічних умовах стають фактором виживання окремих підприємств. Проте щодо ремонтного та інших подібних видів господарств думки економістів розійшлися.

Одна група дослідників (С.А. Хейнман, В.А. Жамін, Ю.І. Блохін) вважає, що до економічного регулювання виробничого інфраструктурного комплексу національної економіки потрібно віднести як ремонтне, так і складське, холодильне господарство. Так, Ю.І. Блохін пише, що "... в економічного регулювання виробничого інфраструктурного комплексу слід віднести і ряд галузей і процесів, не виділених в даний час в самостійні галузі народного господарства, однак вони існують як великі обслуговуючі виробництва в багатьох галузях, створюючи ті чи інші умови сучасного виробництва (наприклад, ремонтне, складське, холодильне господарство)".

Проведений порівняльний аналіз зарубіжної та вітчизняної економічної літератури показує, що серед дослідників існують різні принципи економічного регулювання виробничим інфраструктурним комплексом в національній економіці. Автором визначено, що це зумовлено наступними причинами:

1) із системного аналізу виробничого інфраструктурного комплексу випадає сам процес створення;

2) період становлення виробничого інфраструктурного комплексу як складової частини економічної науки не закінчився;

3) неоднорідністю забезпечуваних виробничим інфраструктурним комплексом загальних умов, обумовлених системою економічних відносин;

4) класифікація і склад виробничого інфраструктурного комплексу в значній мірі залежить від глибини суспільного поділу праці і ступеня усупільнення суспільного виробництва або простіше — від рівня розвитку національної економіки.

На галузевий склад виробничого інфраструктурного комплексу істотно впливають макроекономічні процеси — це структурні пере-

творення економіки країни, зміни системи господарювання, трансформація суспільної власності.

Звідси формування виробничого інфраструктурного комплексу в розрізі національної економіки відбувається з урахуванням впливу безлічі факторів, при цьому визначальними є структура економіки країни, наявність і види природних ресурсів, територіально-географічне положення, а також рівень економічної активності в країні.

Виходячи з вищевикладеного та раніше наведених причин появи виробничого інфраструктурного комплексу, випливає, що виробничий інфраструктурний комплекс формувався і формується відповідно до еволюції суспільного виробництва і соціально-економічних процесів, які відбуваються в даний час.

За змістом і призначенням автор вважає, що економічне регулювання виробничого інфраструктурного комплексу в обмежувальному трактуванні поступово переходить у нову якість, обумовлену розширювальним трактуванням складових національної економіки. Такий підхід дозволяє розділити виробничий інфраструктурний комплекс на дві групи.

Першу групу складають традиційні галузі виробничого інфраструктурного комплексу, представлені транспортом, енергетикою, зв'язком, матеріально-технічним забезпеченням, допоміжними службами підприємств, службами підготовки виробництва, виробництвом нестандартного обладнання.

Другу групу утворюють нові галузі виробничого інфраструктурного комплексу, які відображають складність і різноманіття суспільного виробництва в цілому, визначають рівень економічної активності країни, задовольняють попит населення, окремої людини.

До неї входять [6]:

— освіта, охорона здоров'я, культура, які сприяють зміні образу сучасного підприємства за рахунок підвищення загальної та професійної підготовки робочої сили, удосконалення умов праці і способу життя робітників і службовців;

— інформаційне забезпечення і програмне обслуговування створюють умови не тільки для модернізації технологій і наукових розробок, але і для оптимізації економічного регулювання, творчого розкриття особистості;

— інжинірингові послуги, лізингове обслуговування, поширення яких сприяє технологі-

чному сполученню малого та середнього підприємництва з великим бізнесом;

— рекламне і маркетингове обслуговування полягає у виявленні та задоволенні потреб і запитів людей;

— інноваційне обслуговування, збутова мережа, а також сфера задоволення потреб людей.

При цьому нові галузі виробничого інфраструктурного комплексу є галузями подвійного функціонального призначення: створюють загальні умови для суспільного виробництва в цілому та задовольняють потреби населення країни. По суті, це галузі загального призначення.

Таким чином, за визначенням автора, з точки зору економічного регулювання, національний виробничий інфраструктурний комплекс — це сфера виробничих відносин, в якій праця робітників у формі матеріальних і нематеріальних послуг забезпечує ефективне функціонування суспільного виробництва в цілому по країні, створює сприятливі умови для життя-забезпечення і життєдіяльності населення країни, істотно впливає на духовне, моральне, професійне, творче, інтелектуальне, фізичне формування людини, сприяє вдосконаленню управлінських відносин національної економіки.

Розроблені на сьогодні принципи економічного регулювання виробничого інфраструктурного комплексу національної економіки дозволяють дати досить точну кількісну і якісну оцінку ефективності систем економічного регулювання виробничим інфраструктурним комплексом.

Перш ніж перейти до викладу існуючих критеріїв ефективності формування принципів системи економічного регулювання інфраструктурними ланками, сформулюємо основні визначення.

У якісному відношенні ефективність господарських систем виробничого інфраструктурного комплексу представляє собою їх здатність функціонувати в заданому режимі і визначає можливість систем забезпечувати необхідний рівень реалізації основних цілей. Іншими словами, ефективність господарських систем виробничого інфраструктурного комплексу — це їх потенційні можливості якісно виконувати зростаючі по складності завдання і функції, а також їх здатність вирішувати абсолютно нові проблеми, зумовлені об'єктивними змінами в сфері матеріального виробництва та обігу головним чином за рахунок мобілізації прихованих внутрішніх можливостей [7].

У кількісному відношенні ефективність систем економічного регулювання виробничим інфраструктурним комплексом представляє собою порівняння результатів, викликаних впливом керуючої системи на об'єкт економічного регулювання та витрат, що використовуються на досягнення цих результатів (економічних, соціальних). Кінцеві наслідки цього локалізуються в керуючій системі у вигляді підвищення продуктивності управлінської праці або матеріалізуються в результаті підвищення ефективності в сферах виробництва і обігу у вигляді економії живої або матеріалізованої праці.

Слід зауважити, що якщо проблема оцінки ефективності функціонування об'єкта економічного регулювання (елементів матеріально-технічної бази виробничої інфраструктури) є досить розробленою, то оцінка ефективності керуючих систем виробничого інфраструктурного комплексу почала здійснюватися порівняно недавно і не має достатньо сформованих критеріїв та показників. Це свідчить як про складність оцінки управлінської праці, так і про багатоплановість і велике різноманіття чинників та різнобічність їх впливу на процеси економічного регулювання ланками виробничого інфраструктурного комплексу [8].

Сьогодні застосовується кілька підходів оцінки економічного регулювання виробничим інфраструктурним комплексом:

- підхід з позицій методики показників ефективності капітальних інвестицій;
- побудова синтетичних показників ефективності систем економічного регулювання та регулювання;
- нормативний підхід до оцінки керуючих систем; побудова емпіричних формул, що характеризують ефективність управлінських підрозділів.

Найбільш раціональним підходом до оцінки ефективності організаційних систем економічного регулювання виробничим інфраструктурним комплексом є використання в якості основи галузевих принципів.

У них, як правило, визначаються наступні критерії ефективності: річний приріст прибутку; річний економічний ефект; коефіцієнт ефективності витрат; термін окупності.

Оскільки застосування різних економічних показників для економічного регулювання виробничим інфраструктурним комплексом нерідко показує дуже суперечливу картину, то висувається ідея про необхідність єдиного синтетичного критерію, який дозволить оцінити

процеси економічного регулювання, що в ній відбуваються.

Наприклад, тривалий час оцінка ефективності економічного регулювання виробничим інфраструктурним комплексом як транспорту так і матеріально-технічного постачання здійснювалася за допомогою показників вантажообігу в тонно-кілометрах і обсягу реалізації продукції у вартісному виразі. Однак оцінка за такими показниками призвела до того, що перевізники були зацікавлені в перевезеннях великотонажних вантажів на далекі відстані, а постачальники в реалізації дорогої продукції. Це негативним чином позначилося на ефективності системи виробничого обслуговування, оскільки соціально-економічні інтереси споживачів, в даному випадку, були на другому плані або, нерідко, взагалі ігнорувалися.

З теоретичної точки зору всі сторони діяльності ланок виробничого інфраструктурного комплексу можуть отримати оцінку ефективності лише в тому випадку, якщо за критерій буде прийнятий максимум прибутку.

Однак для того щоб прийняти такий критерій, необхідне впровадження повного госпрозрахунку в організаціях системи виробничого обслуговування на всіх її ланках економічного регулювання, введення цін на послуги та штрафних санкцій на неякісне виконання покладених функцій і завдань. Але, оскільки, ціноутворення в даний час ґрунтується не на системі оцінок оптимального планування національної економіки, то госпрозрахунок впроваджений не на всіх рівнях економічного регулювання, сфера критерію "максимум прибутку" в виробничому інфраструктурному комплексі — обмежена.

ВИСНОВКИ

Удосконалено дослідження функціонування та прогнозів розвитку виробничого інфраструктурного комплексу через принципи економічного регулювання національної економіки передбачає:

- комплексне дослідження виробничого інфраструктурного комплексу національної економіки для виявлення специфічних для кожної з них та загальних для усіх факторів формування, їх взаємозв'язок між собою та із світогосподарськими глобалізаційними тенденціями в цілому;

- виявлення на основі якісного аналізу, з використання усіх доступних принципів кількісного опрацювання інформації по найважливіших показниках функціонування її складових

елементів, а також виробничого інфраструктурного комплексу національної економіки в цілому;

— розробку напрямів розвитку виробничого інфраструктурного комплексу через використання широкого комплексу принципів прогнозування, методів експертної оцінки, екстраполяції, а також економіко-математичного моделювання;

— побудову різного типу прогностичних економіко-математичних моделей розвитку виробничого інфраструктурного комплексу національної економіки на основі відібраних уніфікованих показників, що характеризують основні напрями її прогресу;

— синтез отриманих результатів, які свідчать про активний процес інтеграції економіки України у глобальну виробничу інфраструктуру світового господарства.

Для аналізу виробничого інфраструктурного комплексу можна застосувати принцип системно-структурних досліджень. Виробничий інфраструктурний комплекс як певна система представляє собою сукупність національних, регіональних та міжнародних інфраструктурних підсистем з властивими їй елементами та відповідною структурою. В результаті діалектичної взаємодії та взаємообумовленості формують інтегративне нову цілісність, яка і виступає виробничим інфраструктурним комплексом національної економіки.

Розвиток національного виробничого інфраструктурного комплексу зумовлений і залежить від комплексу факторів природного та соціально-економічного характеру. Наявність природних шляхів сполучення, наявність корисних копалин, потреба у формуванні національних комплексів зумовила розвиток не тільки виробничої, але й соціальної інфраструктури у кожній національній економіці.

Література:

1. Беленький П.Ю. Механізм розвитку ринкової інфраструктури в Україні [Текст] / Ю.П. Беленький // Вісник НАН України. — 2002. — № 4. — С. 15—23.

2. Герасимчук З.В. Економічна сутність інвестиційної інфраструктури регіону [Текст]: / З.В. Герасимчук, Ю.А. Подеря-Масюк // Економічні науки, серія "Регіональна економіка": зб. наук. праць / М-во освіти і науки України, Луцький нац. технічний ун-т. — 2008. — № 5 (17), ч. 2. — С. 6—14.

3. Гриценко А., Соболев В. Рыночная инфраструктура: сущность, функции, строе-

ние. // Экономика Украины, 2000, № 4. — С. 35—44.

4. Красовский В. Инфраструктура и интенсификация экономики [Текст]: монография / В. Красовский. — М.: Экономика, 1980. — 195 с.

5. Маергойз И.М. Инфраструктура и размещение производства [Текст] / И.М. Маергойз // Экономическая география промышленности. — 1971. — № 4—5. — С. 36—41.

6. Муханова Е.Б. Теоретические основы и пути формирования рыночной инфраструктуры [Текст]: монография / Е.Б. Муханова. — М.: ИЭ РАН, 1994. — 162 с.

7. Синицина Д.Г. Основные характеристики и роль теплоэнергетического комплекса в развитии территориальной хозяйственной системы [Текст] / Д.Г. Синицина // Балтийский экономический журнал. — 2009. — № 2. — С. 124—134.

8. Стаханов В.Н. Экономика инфраструктуры общественного производства [Текст]: учебное пособие / В.Н. Стаханов. — Ростов н/Д.: Феникс, 1989. — 212 с.

References:

1. Belenky, P.Y (2002), "Mechanism of market infrastructure in Ukraine", Visnyk NAN Ukrainy, vol. 4, pp.15—23.

2. Gerasymchuk, Z. (2008), "The economic essence of the region's infrastructure investment", Ekonomichni nauky, seriia "Rehional'na ekonomika": zb. nauk. prats', vol. 5(17), no. 2, pp. 6—14.

3. Gritsenko, A., Sobolev, V. (2000), "Market infrastructure: the nature, functions, structure", Ekonomyka Ukrainy, vol. 4, pp. 35—44.

4. Krasovskii, V. (1980), Ynfrastruktura y yntensyfykatsiya ekonomyky [Infrastructure and intensification of the economy], Moscow, Russia.

5. Maergoiz, I.M. (1971), Infrastructure and location of production, Ekonomycheskaia heohrafiya promyshlennosty, vol. 4—5, pp. 36—41.

6. Mukhanova, E.B. (1994), Teoretycheskye osnovy y puty formyrovanyia rynochnoy ynfrastruktury, [Theoretical Foundations and the way market infrastructure], YE RAN, Moscow, Russia.

7. Sinitsyna, D.G. (2009), Main characteristics and role in the development of thermal power complex territorial economic system, Baltyjskij ekonomycheskij zhurnal, vol.2, pp. 124—134.

8. Stakhanov, V.N. (1989), Ekonomyka ynfrastruktury obschestvennoho proyzvodstva [Economy infrastructure of social production], Rostov n/D, Russia.

Стаття надійшла до редакції 10.02.2014 р.