

А.М. Іванова (Київський національний торговельно-економічний університет, Україна)

### СТИМУЛЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА РИНКУ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОСЛУГ (НА ПРИКЛАДІ М. КИЄВА)

*У статті досліджено механізми стимулювання розвитку інфраструктури ринку споживчих товарів за допомогою впровадження комплексу заходів із залучення інвестиційних коштів. Визначено основні складові впливу державної та місцевої влади на інвестиційні процеси у торговельній галузі та розвитку інфраструктури ринку споживчих товарів, описано основні механізми співпраці державного й приватного секторів у процесі формування та розвитку інфраструктури ринку споживчих товарів, а також сформульовано основні напрямки їх розвитку й заходи, які необхідно для цього здійснити.*

*Ключові слова:* інфраструктура ринку споживчих товарів, інвестиції, державно-приватне партнерство, пайова участь у розвитку інфраструктури.

*Табл. 3. Рис. 2. Літ. 15.*

А.М. Иванова (Киевский национальный торгово-экономический университет, Украина)

### СТИМУЛИРОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ НА РЫНКЕ ТОРГОВЫХ УСЛУГ (НА ПРИМЕРЕ Г. КИЕВА)

*В статье исследованы механизмы стимулирования развития инфраструктуры рынка потребительских товаров с помощью внедрения комплекса мероприятий по привлечению инвестиционных средств. Определены основные составляющие влияния государственной и местной власти на инвестиционные процессы в торговой отрасли и развитии инфраструктуры рынка потребительских товаров, описаны основные механизмы сотрудничества государственного и частного секторов в процессе формирования и развития инфраструктуры рынка потребительских товаров, а также сформулированы основные направления их развития и мероприятия, которые необходимо для этого осуществить*

*Ключевые слова:* инфраструктура рынка потребительских товаров, инвестиции, государственно-частное партнерство, пайовое участие в развитии инфраструктуры.

А.М. Ivanova (Kyiv National University of Trade and Economy, Ukraine)

### INVESTMENT PROCESSES STIMULATION AT THE RETAIL MARKET (CITY OF KYIV CASE STUDY)

*The article studies the mechanisms of stimulating the development of infrastructure at the consumer goods market by means of introducing a complex of measures for the investment funds' attraction. Key constituents of influence of state and local authorities upon the investment processes in trade and the infrastructure development at the consumer goods market are determined; basic mechanisms in cooperation of state and private sectors are described in the process of formation and development of infrastructure for the consumer goods market; and the key directions for their further development are formulated along with the measures which need to be carried out for this.*

*Keywords:* infrastructure of the consumer goods market; investments; state-private partnership; shared participation in the infrastructure development.

**Постановка проблеми.** Однією з основних складових інфраструктури ринку споживчих товарів є матеріально-технічна складова. На сьогодні відповідна складова інфраструктурного забезпечення розвивається за рахунок інвестиційних коштів суб'єктів підприємницької діяльності. Майже вся мережа об'єктів роздрібної торгівлі належить приватним власникам і розвивається за

рахунок інвестицій приватного капіталу. Держава й органи місцевого самоврядування з метою координації та забезпечення збалансованого розвитку відповідної галузі, її ефективного функціонування повинні впливати на розвиток відповідної сфери шляхом стимулювання інвестиційних процесів у напрямках, які потребують вдосконалення, тому що виділення асигнувань з бюджетів різних рівнів у даному випадку не відбувається. Одним з основних завдань у розвитку інфраструктури ринку споживчих товарів є створення такого інвестиційного клімату та застосування таких методів співпраці та впливу з боку держави, які дозволять залучити кошти для розвитку інфраструктури ринку споживчих товарів не тільки у високоприбуткових напрямках, а й у соціально значущих сферах.

**Аналіз останніх досліджень й публікацій.** Проблеми розвитку інфраструктури ринку споживчих товарів присвячено наукові праці О.М. Азарян [5], Н.О. Голошубової [6], В.Д. Лагутіна [7], Л.О. Лігоненко [8], А.А. Ткача [12] та інших. Окремі аспекти функціонування інфраструктури ринку споживчих товарів в Україні та інвестиційні процеси у ньому розглядаються такими науковцями, як Т.М. Попович [9], В.П. Федько [14], О.О. Циплицька [15] та іншими. Однак аналіз інфраструктури ринку споживчих товарів проводиться без врахування резервів розвитку, які може створити співпраця державного й приватного сектору у сфері інвестиційної діяльності, тому дослідження зазначеного питання необхідно розширювати.

**Мета дослідження.** Дослідження інвестиційної складової розвитку інфраструктури ринку споживчих товарів України, виділення особливостей співпраці державного та приватного секторів у формуванні збалансованої й ефективної інфраструктури ринку споживчих товарів і визначення найбільш перспективних методів взаємодії, співпраці й удосконалення вже існуючих процедур залучення інвестиційних коштів до розвитку інфраструктури ринку споживчих товарів.

**Основні результати дослідження.** Реалізація цілей економічного зростання й підвищення комфорту життя за умов обмежених бюджетних ресурсів потребує залучення значних обсягів приватного внутрішнього та іноземного капіталу для розвитку інфраструктури ринку споживчих товарів. Основними напрямками роботи із залучення інвестицій в економіку міста є інфраструктурні проекти, загальний бізнес-клімат міста, проекти розвитку конкурентних переваг [11]. Взаємозв'язок між відповідними складовими продемонстровано на рис. 1.

Для України з метою сприяння розвитку економіки, зокрема торговельної сфери, включаючи і ринок споживчих товарів, доцільно дотримуватися стратегії інвестиційної політики, спрямованої на розвиток інфраструктури. Інвестиції в інфраструктуру (як державні, так і приватні) стимулюють (збільшують) надходження інвестиційних коштів для розвитку торговельних підприємств і суміжних галузей, що, у свою чергу, сприяє зростанню податкових надходжень і збільшенню національного доходу, який може бути спрямований на подальші інвестиції.

Чинним законодавством не передбачено обмежень щодо прав власності на об'єкти торгівлі, тому інвестувати у відповідну сферу можуть як резиденти, так і нерезиденти. Зважаючи на те, що відповідні правові форми мають рівний

статус у провадженні інвестиційної діяльності на території України в галузі торгівлі, розглянемо механізми стимулювання, актуальні для всіх суб'єктів, а також механізми залучення іноземних інвесторів, що розповсюджуються на всі галузі національного господарства і спрямовані на загальне поліпшення інвестиційного клімату в країні. При розгляді питання стимулювання інвестиційних процесів на ринку торговельних послуг детально зупинимося на аналізі механізмів стимулювання інвестицій у торговельну інфраструктуру, а також механізмах відновлення обсягів інвестування, що були значно знижені у зв'язку з глобальною фінансово-економічною кризою, яка спричинила деформації внутрішнього ринку, а відтак, і інфраструктури ринку споживчих товарів.



Рис. 1. Елементи інвестиційного клімату та організаційні заходи щодо їх формування, авторська розробка

З точки зору О.О. Циплицької, сучасні пріоритети державного регулювання розвитку інфраструктури полягають у заснуванні інституту партнерства

державного і приватного секторів, поглибленні бюджетної децентралізації, вдосконаленні функцій і завдань регулюючих інститутів, поширенні конкурентних механізмів, зростанні обсягів фінансування елементів соціальної інфраструктури [15, 84].

Слід зазначити, що у грудні 2010 р. в результаті реформування центральних органів виконавчої влади було змінено структуру міністерств України, в результаті чого було створено Міністерство інфраструктури України, яке спільно з іншими органами виконавчої влади, включаючи Міністерство економічного розвитку і торгівлі України, має закласти основи інфраструктурної політики держави та основи комплексного підходу до регулювання державою відповідного питання. Відтак, концепція створення інфраструктури ринку споживчих товарів має стати складовою загальнонаціональної концепції розвитку інфраструктури та інфраструктурної політики.

Оцінювання стану фактичного фінансування інфраструктури в Україні демонструє зростання в 2000–2002 рр. інвестиційних витрат на програми та проекти розвитку. Бюджетні видатки на соціально-економічну інфраструктуру здійснюються за незмінного співвідношення у фінансуванні її галузей протягом 2003–2004 років. Номінально вони зросли в середньому на 22–53% в різних галузях, однак суттєве реальне зростання спостерігалось вже з 1999 р.: в середньому номінальні витрати на інфраструктуру зросли в 9,2 раза протягом 1999–2003 років, у той час як темпи інфляції за цей самий період склали 420%. За таких умов, однак, стан інфраструктури не можна визнати як задовільний [15, 93]. Одночасно, починаючи з 2008 р. і по сьогоднішній день, у зв'язку з глобальною фінансово-економічною кризою, що спричинила негативні наслідки для економіки країни, бюджетне фінансування інфраструктури ринку споживчих товарів відсутнє.

Одночасно залучення прямих іноземних інвестицій у розвиток підприємств торгівлі станом на 01.04.2010 становить 4323,3 млн. дол. США або 10,8% загального обсягу іноземних інвестицій в економіку України. За цим показником внутрішня торгівля серед інших галузей економіки посідає третє місце (після підприємств промисловості та фінансової діяльності). Приріст іноземного капіталу в торгівлю (в т.ч. ремонт автомобілів, побутових виробів, предметів особистого вжитку) у першому кварталі 2010 р. склав 30,2 млн. дол. США і становив 53,5% обсягів першого кварталу 2009 року. У цілому приріст сукупного обсягу іноземного капіталу в економіці країни, з урахуванням його переоцінки, втрат, курсової різниці, склав 98,3 млн. дол. США, що становить 12,0% рівня першого кварталу 2009 р. [10].

Відповідні показники свідчать про достатньо високий інтерес приватного капіталу до відповідної галузі з боку іноземних інвесторів, а враховуючи «особливості» реєстрації вітчизняних компаній (найбільші інвестиції до України надходять з Кіпру у вигляді українського капіталу), ці дані можуть характеризувати стан інвестицій у відповідній галузі загалом.

Основною складовою державного впливу на стимулювання розвитку інфраструктури ринку споживчих товарів є впровадження принципів державно-приватного партнерства. Ці принципи сприяють стимулюванню інвестиційних процесів не тільки в галузях допоміжної інфраструктури (дорожно-

транспортної, загальних комунікацій), але й інфраструктури ринку споживчих товарів. Слід зауважити, що відповідні відносини та договори можливі також під час реалізації проектів міського та місцевого рівнів. Так, у м. Києві принципи державно-приватного партнерства застосовуються до приватних забудовників під час проектування та будівництва на території міста за допомогою залучення останніх до пайової участі у розвиток інженерно-транспортної та соціальної інфраструктури.

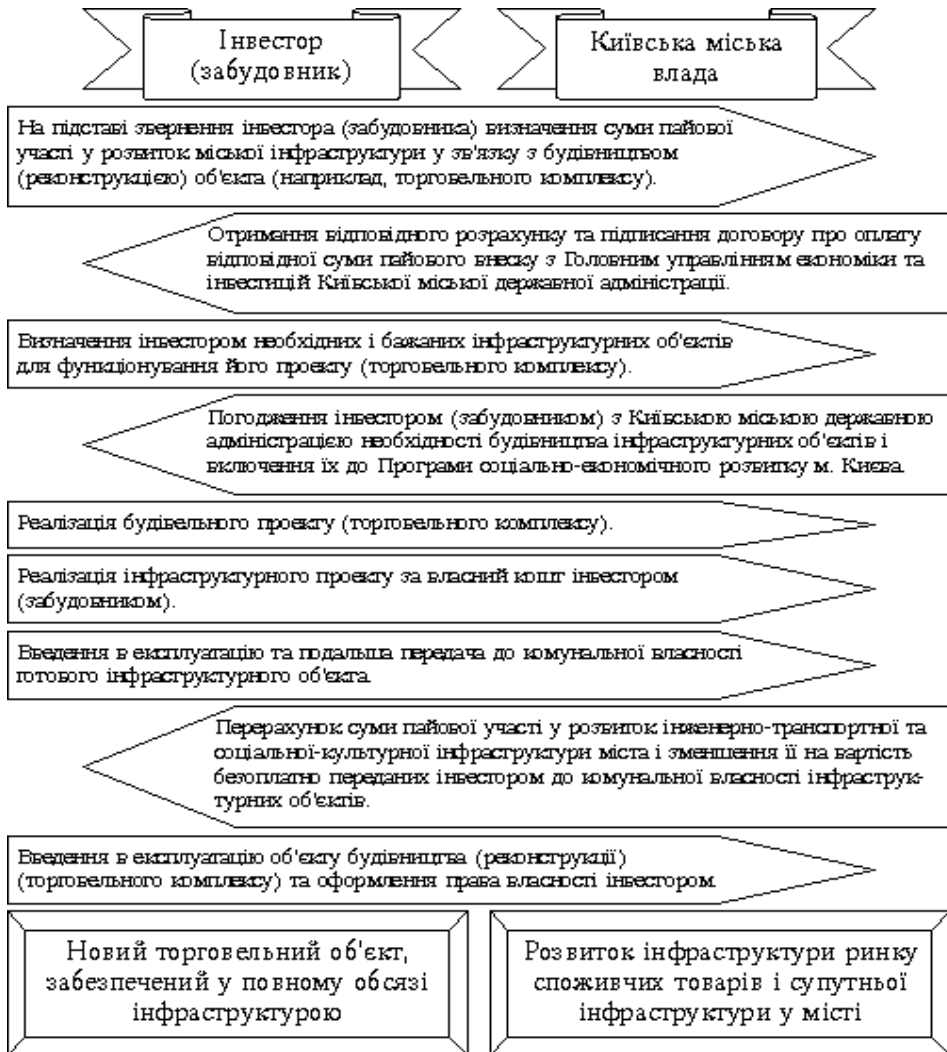


Рис. 2. Механізм реалізації принципів державно-приватного партнерства на міському рівні, авторська розробка

Механізм відповідної співпраці передбачений Порядком визначення розмірів пайової участі (внесків) забудовників (інвесторів) у створенні соціальної та інженерно-транспортної інфраструктури м. Києва [4]. Відповідно до даного порядку, при будівництві та реконструкції приміщень і будівель, що знаходя-

ться на території м. Києва, власник (забудовник) повинен внести до міського бюджету певну суму грошових коштів з метою компенсації навантаження на інфраструктуру міста, таким чином взявши участь у її розбудові. Дане положення стосується і об'єктів торгівлі, починаючи від маленьких магазинів, що входять до складу житлових будинків, торговельних павільйонів та кіосків, і закінчуючи великими торговельно-розважальними центрами й гуртовими базами.

Такі відрахування є обов'язковими платежами до міського бюджету і необхідною умовою для введення об'єкта в експлуатацію й оформлення права власності. Слід зазначити, що суми таких відрахувань є досить суттєвими і становлять до 25% від загальної (кошторисної) вартості будівництва даних об'єктів. Кошти, що перераховуються, у такому випадку поступають до спеціального фонду міського бюджету та спрямовуються виключно на будівництво інфраструктурних об'єктів. Порядок реалізації інфраструктурних проектів у даному випадку визначається Програмою соціально-економічного розвитку м. Києва на конкретний рік. Але інфраструктурні об'єкти, необхідні конкретному забудовнику (інвестору), повинні знаходитись у безпосередній близькості до торговельного центру (або іншого об'єкта будівництва). Однак ці об'єкти можуть бути передбачені планом будівництва через декілька років, що значно ускладнює роботу відповідних торговельних об'єктів.

Така ситуація викликає доволі гострий конфлікт інтересів: з одного боку, інвестор має оплатити навантаження на інфраструктуру, яку створює, з іншого – відповідної інфраструктури в реальності ще не існує і коли вона буде створена і чи буде створена взагалі – ніхто не гарантує (навіть міська влада). При вирішенні відповідних суперечностей і застосовуються принципи державно-приватного партнерства.

Механізм співпраці у даному випадку полягає в тому, що інвестор власним коштом створює інфраструктуру, яка необхідна для його нормальної роботи (прокладає електромережі, колектори, будує дороги, створює соціально-культурну інфраструктуру, дитячі садки, лікарні, соціальні заклади тощо), вводить відповідні об'єкти в експлуатацію та безоплатно передає на баланс міста. У свою чергу, місто, отримавши необхідний інфраструктурний об'єкт, зменшує суму пайової участі для інвестора у зв'язку з будівництвом (реконструкцією) будівель і приміщень на території міста на суму фактичної (або кошторисної) вартості інфраструктурного об'єкта.

Таким чином, інвестор (майбутній власник) отримує об'єкт, забезпечений інфраструктурою, а місто – економію витрат на розробку й реалізацію проекту, а також раціональну інфраструктуру певної території. Результатом такої співпраці є збалансований розвиток інфраструктури ринку споживчих товарів і забезпечення торговельних об'єктів супутньою інфраструктурою в повному обсязі.

Так, надходження від пайової участі у міській бюджет демонструють розвиток інфраструктури міста, у тому числі й інфраструктури ринку споживчих товарів (табл. 1).

Зниження надходжень від пайової участі пов'язані з економічною кризою 2008 р., що стали причиною зупинки будівництва багатьох об'єктів у м. Києві.



Однак, у кінці 2008 р. з метою стимулювання будівельної галузі та забезпечення інфраструктурного розвитку міста було знижено нормативи розміру пайової участі для забудовників та інвесторів [1]. Так, сума нормативу пайової участі у торговельній галузі була зменшена від 67% до 88% залежно від спеціалізації торговельних об'єктів. Одночасно у 2009 р. було виокремлено соціальні магазини. Норматив пайової участі у розвиток інфраструктури міста при будівництві цих об'єктів є мінімальний (табл. 2).

**Таблиця 1. Обсяг залучення коштів до спеціального фонду міського бюджету Києва від інвесторів (збудовників) як пайова участь у створення інфраструктури міста\***

Рік	Сума, тис. грн.
2003	80102,4
2004	151235,4
2005	448177,8
2006	705745,7
2007	1007201,4
2008	879563,9
2009	84650,1
2010	6930,1

\* складено за інформацією Головного управління економіки та інвестицій Виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

**Таблиця 2. Норматив пайової участі інвесторів (збудовників) у розвиток інфраструктури м. Києва, грн./кв. м\***

Торгівля	07.2008	12.2008	2009–2011	Відсоток зниження нормативу, %
Продовольчі магазини	165	130	54,4	67
Магазини шкiри та хутра	350	300	61,2	83
Магазини галантереї та побутової хiмiї	200	160	61,2	69
Магазини електронiки та побутової технiки	350	300	47,6	86
Торговельнi центри, непродовольчi магазини	350	300	43,6	88
Автосалони та магазини з продажу автомобiлiв i запчастин	350	310	54,4	84
iншi будiвлi закладiв торгiвлi	270	200	40,8	85
Соцiальнi магазини			10,0	

\* складено згідно з бюджетом м. Києва за відповідні роки.

Таким чином у кризовий період було знято навантаження з приватного інвестора, який є основним суб'єктом формування та розвитку інфраструктури ринку споживчих товарів у частині розбудови торговельної мережі.

Одночасно на виконання доручення Президента України [2] Київською міською державною адміністрацією було активізовано роботу з розробки та реалізації проектів із застосуванням механізму державно-приватного партнерства. На сьогодні розроблено вимоги та рекомендації щодо відповідних проектів.

Відтак, проект із застосуванням механізму державно-приватного партнерства за участі м. Києва повинен відповідати таким критеріям [3]:

- спрямованість на розвиток інфраструктури шляхом будівництва та/або реконструкції об'єкта та/або експлуатації об'єкта інвестором;
- вартість проекту – не менше 20 млн. грн.;

- строк реалізації проекту – не менше 5 років;
- збереження права комунальної власності за створеним (реконструйованим) об'єктом нерухомого майна (за необхідності);
- передача ризику ефективності проекту приватному інвестору;
- наявність джерел надходжень грошових коштів при реалізації інвестиційного проекту.

Отже, об'єкти інфраструктури ринку споживчих товарів повною мірою підходять під запропоновані критерії, особливо в частині створення соціальної торговельної мережі у містах.

Одночасно відповідний механізм може бути удосконалений і спрощений за допомогою встановлення часових меж розгляду відповідних питань на рівні Київської міської ради та максимального розширення переліку робіт з розвитку інфраструктури у нормативних актах, які можуть бути зараховані при сплаті пайової участі в розвиток інфраструктури міста.

Проте адміністративні перепони і відсутність чіткого законодавчого визначення процедур отримання дозвільних документів є основною перепорою для інвестування у розвиток інфраструктури ринку споживчих товарів не тільки на міському рівні, але й на загальнодержавному. Однією з пріоритетних складових розвитку інфраструктури ринку споживчих товарів на рівні міста є реалізація принципу «єдиного вікна» шляхом створення центрів підтримки підприємництва з повним переліком необхідних послуг.

На прикладі Київської міської влади пропонуємо розглянути основні складові реалізації інвестиційних проектів за принципом «єдиного вікна». Таким інвестиційним проектом може бути і спорудження багатофункціональних комплексів з розвиненою інфраструктурою й торговельними приміщеннями.

Одночасно під час реалізації відповідних проектів Головним управлінням економіки та інвестицій міста проводиться інформування громадськості щодо стану реалізації відповідного проекту інвестором і міською владою.

Новий порядок реалізації інвестиційних процесів на рівні міста дозволить значно спростити отримання дозвільної документації та погоджень відповідних служб, тому що основні погодження необхідні на рівні відведення земельної ділянки. Погодження функціонального призначення ділянки і розробка та затвердження проектної документації (до початку будівельних робіт) буде здійснюватися Київською міською державною адміністрацією, що призведе до зменшення адміністративного тиску та непередбачених витрат. Так, попередні роботи будуть фінансуватися з міського бюджету. Їх замовником виступатиме комунальне підприємство «Київське інвестиційне агентство».

Організація роботи дозвільного центру за принципом «єдиного вікна» дозволить значно спростити велику частину адміністративних процедур. Алгоритм роботи міського дозвільного центру полягає у наданні якісних послуг на європейському рівні. Наприклад, для того, щоб почати бізнес, необхідно отримати дозволи. Раніше підприємець змушений був витратити час, кошти, отримувати юридичні консультації, звертатися до посередників, не знаючи навіть, які саме документи йому необхідні для законного функціонування. За повноцінної роботи дозвільного центру вирішуються питання законності отримання документів і скорочується час їх проходження в 3–10 разів за раху-



Таблиця 3. Основні етапи реалізації інвестиційних проектів м. Києва за принципом «єдиного вікна», авторська розробка

Етапи	Зміст етапу	Необхідні заходи	Очікуваний результат
I етап	Виділення Київською міською радою на Голосині управління економіки та інвестицій земельних ділянок з цільовим призначенням для реалізації міських інвестиційних проектів.	Зміна Положення про видічу земельної ділянки.	Спрощення процедури отримання земельних ділянок з цільовим призначенням для інвесторів і реалізації міських інвестиційних проектів.
II етап	В.1. Підготовка земельної ділянки для залучення інвестора з усіма відповідними висновками. В.2. Підготовка земельної ділянки для залучення інвестора з усіма відповідними висновками та проведення робіт з відповідними службами щодо підключення ділянки до діючих або будівництва нових мереж інженерного забезпечення.	Підготовка технічного газопоручення на земельну ділянку. Виділення коштів для підготовчих інженерно-технічних робіт на виділеній земельній ділянці.	Збільшення привабливості міських інвестиційних проектів. Скорочення терміну реалізації інвестиційних проектів для інвесторів.
III етап	Презентація міських інвестиційних проектів потенційним інвестором (на міжнародних виставках заходах і бізнес-форумах).	Виділення коштів для участі у міжнародних виставкових заходах, бізнес-форумах для презентації міських інвестиційних проектів.	Залучення потенційних інвесторів для реалізації міських інвестиційних проектів.
V етап	Проведення тендеру для реалізації міських інвестиційних проектів.	Виділення коштів для організації проведення тендеру.	Визначення більш привабливого інвестора для реалізації міського інвестиційного проекту.
V етап	Зменшення термінів проходження дозвільних процедур з реалізації міських інвестиційних проектів.	Допомога в проведенні погодження проектної документації міських інвестиційних проектів у службах Київської міської державної адміністрації.	Прискорення реалізації міських інвестиційних проектів.
VI етап	Контроль за дотриманням інвестором пунктів інвестиційного договору.	Надання інвестором щорічної звітної документації щодо реалізації пунктів інвестиційного договору.	Контроль за дотриманням інвестиційного договору та реалізацією міського інвестиційного проекту. У разі невиконання інвестором пунктів інвестиційного договору Голосині управління має право розірвати вищезгаданий договір.

нок чітко визначеної процедури видачі дозвільних документів й організації спілкування чиновників між собою [13].

Формування розвинутої інфраструктури, яке є невід'ємним компонентом ринкових відносин і створює сприятливі умови для розвитку бізнесу, відбувається шляхом організації ефективної підтримки підприємництва, у тому числі й у сфері торгівлі. Система заходів щодо співпраці державного та приватного секторів покликана підвищити інвестиційну привабливість міста та залучити додатковий ресурс для розвитку інфраструктури, особливо для розвитку інфраструктури ринку споживчих товарів. Для створення системи ефективної інфраструктури ринку споживчих товарів на міському рівні запроваджена процедура участі інвесторів (забудовників) у створенні міської інфраструктури, в тому числі й інфраструктури ринку споживчих товарів. Одночасно для формування привабливого інвестиційного клімату та спрощення адміністративних процедур міською владою Києва планується під час розгляду й опрацювання інвестиційних проектів запровадити принципи «єдиного вікна», що дозволить потенційним інвесторам уникнути складності проходження погоджувальних процедур і мінімізує ризики адміністративного тиску та корупції.

#### **Висновки і перспективи подальших розвідок:**

1. Одним з основних завдань у розвитку інфраструктури ринку споживчих товарів є створення такого інвестиційного клімату та застосування таких методів співпраці з приватним сектором, які сприятимуть залученню коштів для розвитку інфраструктури ринку споживчих товарів не тільки у високоприбуткових напрямках, а й у соціально значущих сферах торговельної діяльності.

2. Інвестиції в інфраструктуру (як державні, так і приватні) стимулюють (збільшують) надходження інвестиційних коштів для розвитку торговельних підприємств і суміжних галузей, що, у свою чергу, сприяє зростанню податкових надходжень та збільшенню національного доходу, який може бути спрямований на подальші інвестиції.

3. Основною складовою державного впливу на стимулювання розвитку інфраструктури ринку споживчих товарів є впровадження принципів державно-приватного партнерства. Відповідні договори можливо застосовувати під час реалізації проектів міського та місцевого рівнів. Принципи державно-приватного партнерства застосовуються до приватних забудовників під час проектування та будівництва на території міста за допомогою залучення останніх до пайової участі у розвитку інженерно-транспортної й соціальної інфраструктури міста Києва.

4. На міському рівні за результатами співпраці та пайової участі у розвитку інфраструктури інвестор отримує об'єкт, забезпечений інфраструктурою, а місто – економію витрат на розробку та реалізацію проекту, а також раціональну інфраструктуру певної території. Відтак, забезпечується збалансований розвиток інфраструктури ринку споживчих товарів і забезпечення торговельних об'єктів супутньою інфраструктурою в повному обсязі.

5. Однією з пріоритетних складових розвитку інфраструктури ринку споживчих товарів на рівні міста є реалізація принципу «єдиного вікна», що передбачає реалізацію міських інвестиційних проектів не на рівні відведення земельної ділянки з певним функціональним призначенням, а на рівні вже гото-

вого проекту будівництва (реконструкції) з погодженою у встановленому порядку проектно-кошторисною документацією.

6. Пріоритетними напрямками розвитку у відповідному питанні є розробка механізмів найменш затратного (з мінімальною вартістю) способу розробки (замовлення) проекту, швидкого й ефективного погодження відповідних інвестиційних проектів, що будуть виставлені на інвестиційні конкурси Київською міською державною адміністрацією для забезпечення їх конкурентних переваг і підвищення інвестиційної привабливості.

1. Про запобігання впливу світової фінансової кризи на розвиток будівельної галузі та житлового будівництва: Закон України від 25.12.2008 №800-VI // zakon1.rada.gov.ua.

2. Доручення Президента України від 01.09.2011 №1-1/1957 з метою вирішення першочергових завдань із поліпшення інвестиційного клімату в Україні, з урахуванням результатів пленарного засідання Ради вітчизняних та іноземних інвесторів, що відбулось 23 червня 2011 року. – К., 2011. – 1 с.

3. Доручення голови Київської міської державної адміністрації від 22.09.2011 №38211/08. – К., 2011. – 6 с.

4. Про внесення змін до рішення Київради від 14.05.2010 N 793/4231 «Про бюджет міста Києва на 2010 рік»: Рішення Київської міської ради від 15.07.2010 №1263/4701 // www.kreschatic.kiev.ua.

5. *Азарян О.М.* Аналіз розвитку споживчого ринку України в сучасних умовах // Вісник ДонДУЕТ.– 2006.– №3. – С. 123–128.

6. *Голощубова Н.* Роздрібна торговельна мережа: стан і тенденції розвитку // Економіка України.– 2008.– №9. – С. 74–85.

7. *Лагутін В.Д.* Внутрішній ринок споживчих товарів: теорія розвитку та регулювання: Монографія. – К.: КНТЕУ, 2008. – 326 с.

8. *Лігоненко Л.О.* Роздрібна торгівля України у дзеркалі світових тенденцій розвитку галузі // Вісник Київського національного торговельно-економічного університету.– 2005.– №6. – С. 12–22.

9. *Попович Т.М.* Організаційно-економічний механізм регулювання ринку споживчих товарів. – Тернопіль, 2008. – 25 с.

10. Статистична інформація // Державна служба статистики України // www.ukrstat.gov.ua.

11. Стратегія розвитку м. Києва до 2025 року // www.kmv.gov.ua.

12. *Ткач А.А.* Інституційні основи ринкової інфраструктури: Монографія / НАН України. Об'єднаний інститут економіки. – К., 2005. – 295 с.

13. У Києві презентовано «Єдиний дозвільний центр» // www.kmu.gov.ua.

14. *Федько В.П., Федько Н.Г.* Інфраструктура товарного ринка. – Ростов н/Д, 2000. – 512 с.

15. *Ципліцька О.О.* Соціально-економічна інфраструктура як фактор зростання трансформаційної економіки України: Дис... канд. екон. наук / МДГУ ім. П. Могили. – К., 2005. – 186 с.

Стаття надійшла до редакції 3.01.2012.