

*Іванова Н.В.,**д.е.н., доцент,**професор кафедри менеджменту та державної служби,  
Чернігівський національний технологічний університет*

## РИНКОВА ІНФРАСТРУКТУРА ТА ЇЇ МІСЦЕ В РЕГІОНАЛЬНОМУ ЕКОНОМІЧНОМУ ПРОСТОРІ

**Анотація.** Статтю присвячено теоретичному обґрунтуванню місця та значення ринкової компоненти інфраструктурного складника регіональної господарської системи. Виявлено основне функціональне навантаження ринкової інфраструктури: забезпечення сталості, безперервності та надійності господарських взаємозв'язків і взаємодії суб'єктів ринкової економіки на основі регулювання руху інформаційних, товарних і фінансових потоків. Це дає змогу учасникам ринкових відносин реалізувати власні інтереси, а ринку – виконувати свої функції.

**Ключові слова:** інфраструктура, ринкова інфраструктура, регіональний розвиток, регіон, виробнича інфраструктура, інфраструктурний потенціал, логістична концепція, маркетингова концепція.

**Постановка проблеми.** Генезис економічної думки у сфері інфраструктурних досліджень свідчить про первинно виділені виробничий і соціальний види досліджуваного явища. Проте з переходом до ринкових відносин з'являється необхідність формування нової класифікаційної ознаки інфраструктури – ринкової.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням регіонального інфраструктурного розвитку присвячено наукові здобутки П.Ю. Беленького, Б.М. Данилишина, О.І. Дація, Н.А. Журавльова, С.В. Мочерного, В.Є. Попова, Г. Рея, А.А. Ткача, Р. Йохимсена, В.П. Федько, Н.Г. Федько, С.О. Юрченко, С.І. Яковлевої та багатьох інших вітчизняних та закордонних учених. Однак різноманіття робіт із зазначеної тематики не позбавляє дискусійності питання типології інфраструктурного складника регіонального розвитку. Слід зауважити, що детальне вивчення наукових позицій зарубіжних економістів дало змогу зробити висновок, що термін «ринкова інфраструктура» відсутній у категоріальному полі. У більшості робіт, присвячених вирішенню питання щодо ідентифікації інфраструктури з-поміж інших видів економічної діяльності, застосовується категорія «інфраструктура» або «інфраструктура ринку». Типологія інфраструктури потребує уточнення та формування спільного наукового погляду.

**Мета статті** полягає у розробленні концептуальних підходів до типології інфраструктурної компоненти регіональної господарської системи та дефініції на цій основі концепту «ринкова інфраструктура».

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Для подальшого теоретико-методологічного обґрунтування дефініції «ринкова інфраструктура» необхідно ввести два концептуальні припущення.

По-перше, під інфраструктурою у світовій економічній літературі розуміють систему взаємопов'язаних фізичних компонентів у сфері надання товарів і послуг, необхідних для того, щоб підтримувати або поліпшувати соціальні умови

життя [1]. Також поділ здійснюється за ознаками «жорстка» та «м'яка» інфраструктура. «Жорстка» інфраструктура (Hard Infrastructure) формується на основі масштабних фізичних мереж, необхідних для функціонування сучасної індустріальної країни, тоді як «м'яка» інфраструктура (Soft Infrastructure) представлена сукупністю установ, які необхідні для підтримки економіки, охорони здоров'я, а також культурних і соціальних норм країни. До них відносять фінансову систему, систему освіти, систему охорони здоров'я, систему державного управління, а також правоохоронні органи й аварійно-рятувальні служби [2]. Таким чином, «жорстка» інфраструктура є аналогом дефініції «виробнича», яка застосовується у дослідженнях пострадянського наукового простору, «м'яка» – містить, відповідно, соціальну та ринкову.

По-друге, ми вважаємо за необхідне розмежовувати поняття «ринкова інфраструктура» й «інфраструктура ринку», які диференційовані за сутністю та масштабами забезпечення економічних відносин. Так, ринкова інфраструктура виступає як умова реалізації економічних відносин між суб'єктами ринку, а послуги носять нематеріальний характер. Це поняття виникло в країнах перехідного періоду, коли зі становленням ринкових основ господарювання з'явилася потреба у забезпеченні ринкових відносин та обслуговуванні суб'єктів підприємництва. У зарубіжних країнах така компонента також наявна, належить до «м'якої інфраструктури», проте процеси її становлення відбувалися поступово, і нині вона органічно вбудована в організаційно-економічні механізми господарювання. Ринкова інфраструктура може носити загальний характер, тобто надавати послуги в межах споживчого, сировинного, фінансового, енергетичного ринків (наприклад, інноваційна або фінансово-кредитна компонента). Інфраструктура ринку натомість забезпечує зв'язки між елементами, які розглядаються як окремо взята економічна система, тобто включає виробничу, соціальну, ринкову та інституціональну компоненти.

Таким чином, ринкова інфраструктура є підсистемою інфраструктури ринку, а зазначені поняття співвідносяться як частка та ціле відповідно. Щодо такого припущення слід відзначити аналогічну принципову позицію Н.М. Внукової [3], І.І. Рекуненка [4], М.В. Мордовченкова [5].

На основі зазначеного зробимо висновок, що термін «ринкова інфраструктура» притаманний виключно для категоріального поля пострадянського наукового простору, що слід урахувати під час аналізу практичного досвіду та концептуальних підходів до вивчення об'єкта дослідження зарубіжними вченими.

Відповідно до іншого напрямку, який сформувався під впливом неокейнсіанської теорії і представлений галузевим підходом, інфраструктура розглядається як сукупність базових галузей, розвиток яких є необхідною умовою нормального функціонування приватного підприємництва і суспільства загалом. Прихильники ідентифікації інфраструктури в такому

аспекті (А. Абалкін [6], І.К. Белявський [7], В.О. Маслак [8], О.С. Новосолов [9], В.П. Федько [10], І.Ф. Чернявський [11] та ін.) розширили її сутнісне наповнення та підкресливали відновлювальний аспект економічної природи інфраструктури. У такому аспекті з'являються розходження щодо критеріїв ідентифікації галузевої належності до інфраструктури, що зумовлює виникнення у науковому колі однієї з найскладніших і дискусійних проблем щодо класифікаційного складу галузей та підгалузей, які входять до інфраструктурного комплексу. Такий підхід ми вважаємо найбільш поширеним з погляду виокремлення саме підсистеми ринкової інфраструктури, проте питання її компонентного наповнення сьогодні є дискусійним та залишається відкритим. Особливістю цього підходу є критерій, за яким визначають належність виду економічної діяльності до ринкової інфраструктури, а саме можливість існування інфраструктури як самостійної галузі. Проте сьогодні ні виокремленої інфраструктурної галузі, ні галузі ринкової інфраструктури немає, як немає й єдності поглядів та чіткості визначення переліку видів послуг, що належать до них.

Інший методологічний підхід, функціональний, на нашу думку, є більш адаптованим для ідентифікації ринкової інфраструктури, оскільки функція являє собою спосіб прояву сутності системи та окремих її взаємопов'язаних підсистем. Цей аспект дає змогу розглянути інфраструктуру як особливу сукупність організаційних, виробничих і соціальних функцій. Однак і в такому разі виникає питання віднесення тієї чи іншої галузі (підгалузі) до інфраструктурного комплексу. Отже, як критерій, на нашу думку, потрібно обрати ключову сукупну функцію, яка визначається економічною сутністю ринкової інфраструктури, оскільки в іншому разі до цього виду інфраструктурного забезпечення є загроза віднесення усієї сукупності сфери послуг. Для ідентифікації сегмента ринкової інфраструктури необхідно виключити послуги соціального характеру (які утворюють соціальну інфраструктуру) та виробничого обслуговування (представляють виробничу інфраструктуру), залишивши діяльність щодо ділового обслуговування бізнесу.

На думку А.С. Савошенко [12], такі послуги мають характер торговельно-посередницьких операцій, інформаційних та організаційно-комерційних послуг, виробничо-технологічного обслуговування, логістичних послуг, а також здійснення орендних (лізингових), розрахунково-кредитних, страхових, аудиторських та інших операцій. Ми не можемо погодитися з такою класифікацією, оскільки вона містить групу виробничої інфраструктури та елементи торгової діяльності. На наше переконання, торгівлю взагалі не доцільно відносити до системи інфраструктури, натомість потрібно виокремити у самостійний вид економічної діяльності.

Комплексність системно-функціонального підходу в дефініції ринкової інфраструктури відображена у роботі А. Гриценка та В. Соболева [13] як сукупності елементів, які забезпечують безперерйне багаторівневе функціонування господарських взаємозв'язків, взаємодію суб'єктів ринкової економіки і регулювання руху товарно-грошових потоків.

Відомий вітчизняний учений В.Д. Базилевич окреслив такий перелік функцій ринкової інфраструктури: правова підтримка підприємницьких структур; страхування від ризиків бізнесу; фінансово-кредитне забезпечення; створення умов для ділових комунікацій та оперативності й ефективності роботи суб'єктів ринку; регулювання на ринку праці; провадження маркетингового, інформаційного матеріально-технічного та рекламного обслуговування процесів реалізації товарів і послуг

[14]. У такому переліку, на нашу думку, відображено елементи соціальної, виробничої та інституціональної інфраструктур.

Досить повний сутнісний зміст ринкової інфраструктури в межах функціонального підходу наведено в роботі І.І. Рекуненко [15], де зауважено, що організаційна, розподільча, забезпечувальна, регулююча, посередницька, технічна та інформаційна функції є взаємопов'язаними і не можуть бути реалізовані одна без іншої.

Узагальнення наукових підходів дає можливість сформулювати сутність ринкової інфраструктури як сукупності системи, галузей, видів діяльності, організаційно-правових та економічних відносин, яка забезпечує функціонування, взаємодію та регулювання елементів економіки через інформаційні, фінансові та товарні потоки [16].

Відмінності у трактуванні пояснюються не тільки різноманіттям підходів, а й концепцій у їх складі, всебічне узагальнення яких щодо розуміння сутності ринкової інфраструктури здійснили у своїх роботах О.С. Новосолов [17, с. 22–23], А.А. Ткач [18, с. 39], П.Ю. Бельський [19, с. 44], виокремивши п'ять концепцій: накладних витрат, інституційну, маркетингову, розподільчу та логістичну.

Концепція накладних витрат є домінуючою у більшості досліджень закордонних науковців щодо формування та розвитку інфраструктури. Саме інфраструктурні витрати у більшості економічних процесів становлять найвагомішу частку транзакційних витрат, що й закладено базисом трактування поняття інфраструктури. Ця концепція одержала первинний розвиток у працях Дж.М. Кларка, пізніше її підтримали Д. Ашауер, М. Крисберг, Е. Моулдер, Х. Стил, А. Фінндлей. На пострадянському просторі домінанта накладних витрат у формуванні та функціонуванні ринкової інфраструктури відображена у роботах С.С. Голубевої Л.Н. Добришиної, Т.Г. Зотової, А.С. Маршалової, Б.А. Райзберга, В.М. Семеново, В.Н. Стаханова та ін.

Сутністю наступної, інституційної, концепції дефініції ринкової інфраструктури є розуміння її як сукупності взаємодіючих економічних агентів сфери обігу, які реалізують економіко-правові та організаційні функції, що забезпечує зв'язки та регулювання взаємодії виробників і споживачів. Тому основним призначенням ринкової інфраструктури, згідно із цією концепцією, є забезпечення економічних зв'язків між суб'єктами ринку. Вибір інституціональних форм організації інфраструктури і формування механізму взаємодії ринкових інститутів є основними конструктивними ідеями цієї концепції. Основні положення інституційної концепції викладені в роботах А.А. Чухна [20], А.А. Говоріна, Г. Домінгеза, К. Джонса, Р. Йохімсенна [21], Н.О. Журавльової [22], В.А. Покровського, Дж. Симсона, А.А. Ткача [18], О. Вільямсона [23], В.П. Федька [10], Д. Хакслі, С.О. Юрченко [24] та ін.

У межах узваної концепції А.А. Ткач відзначає, що ринкова інфраструктура – це «сукупність особливих інституцій, що надають спеціалізовані послуги господарюючим суб'єктам із метою створення для них нормальних умов функціонування і підвищення ефективності ринкової економіки у цілому» [18, с. 38].

Водночас А.А. Чухно підкреслює, що ринкова інфраструктура представлена системою взаємопов'язаних, взаємодіючих, субординованих інститутів, які функціонують як у межах окремих ринків, так і в національній економіці загалом. Ці інститути призначені полегшувати учасникам ринкових відносин реалізацію їх інтересів, підвищувати оперативність та ефектив-

ність роботи ринкових суб'єктів, забезпечувати організаційне оформлення ринкових відносин та полегшення форм юридичного й економічного контролю, державного і суспільного регулювання ділової практики [20].

Уточнюючу дефініцію дає у своїй роботі С.О. Юрченко, яка зазначає, що ринкова інфраструктура організаційно та матеріально забезпечує основні ринкові процеси пошуку споживачів і виробників, товароруху, грошового обігу тощо [24, с. 61]. При цьому дотримується позицій інституційної концепції, підкреслюючи, що ринкова інфраструктура – це сукупність взаємопов'язаних спеціалізованих організацій, які сприяють функціонуванню окремих ринків та обслуговують потік товарів, послуг, грошей, цінних паперів та робочої сили. Відсутність у цьому визначенні інформаційних потоків, на нашу думку, суттєво звужує поняття та можливості ринкової інфраструктури.

У межах розподільчої концепції, яка відображена в роботах Л. Букліна, Р. Мічмана, С.С. Носової, Р.С. Каренова, Г.Г. Муфтієва, ринкова інфраструктура представлена як сукупність видів діяльності, що забезпечують рух потоків товарів від виробників до споживачів. Вони здійснюють обслуговування процесів обміну і руху продукції. У розподільчому аспекті увага зосереджується на виборі ефективних каналів товароруху та обслуговуючої їх інфраструктури для різноманітних типів ринків, а також на вирішенні економічних та фінансових питань, пов'язаних із цим. Розподільча концепція хоча й відокремлена в самостійну групу, на нашу думку, є частиною маркетингових та логістичних рішень. Також звуження механізмів ринкової інфраструктури до вирішення проблем ефективності товароруху нівелює багатогранність ринкового забезпечення й є основним недоліком цієї концепції. При цьому застосування її щодо окремих підсистем ринкової інфраструктури є цілком доречним.

Логістична концепція відображена у роботах багатьох вітчизняних та закордонних науковців, серед яких: Р. Беллон, Л.Л. Ковальська, Б.Р. Савка, Н.Б. Савіна, М.І. Григорак, В.В. Дибська, В.І. Сергєєв, Дж. Хескет, Р. Шапіро. У межах логістичної концепції ринкова інфраструктура представлена як система об'єктів, транспортних і технічних засобів, які забезпечують просування товарів на ринок, та передбачає раціоналізацію транспортно-складських процесів, матеріальних, фінансових й інформаційних потоків у сфері обігу. Слід додати, що зосереджена на матеріально-технічному забезпеченні товароруху логістична концепція не вирішує питань ендогенних та екзогенних відносин суб'єктів ринку, що зумовлює також звуженість сприйняття ринкової інфраструктури як єдиної системи.

Маркетингова концепція представляє ринкову інфраструктуру як сукупність видів діяльності з обслуговування процесів реалізації товарів на товарному ринку та формування попиту на товари і послуги. Формування інфраструктури відбувається, ґрунтуючись на принципах усебічного охоплення різноманітних потреб ринків та пріоритетності споживчих інтересів. У працях П.Ю. Бельського, І.К. Беляєвського, А.П. Гриценка, А. Картера, Ф. Котлера, Г. Ланкастера, Т. Левіта, С.М. Меньшикова, О.О. Шубіна відображено основні ідеї маркетингової та частково логістичної (у частині процесів обслуговування споживачів) концепцій ринкової інфраструктури.

Наведені групування свідчать, що інфраструктура набуває вагомого значення у ринковій економіці, обслуговуючи процес руху та послідовного перетворення суспільного продукту. Відбувається суттєве розширення функцій інфраструктури та її проникнення в усі сфери економічної діяльності та людського життя.

Більшість вітчизняних економістів схильна дотримуватися тієї думки, що домінантою інфраструктурної сутності є створення і підтримка умов праці та виробництва, а також забезпечення взаємозв'язку виробництва і споживання. Слід зазначити, що така дефініція є занадто загальною через декілька причин. По-перше, умови передбачають як позитивний вплив, так і негативний або нейтральний (відсутність як такого), тому необхідно уточнення щодо сприятливості умов. По-друге, взаємодія виробництва і споживання відбувається і за допомогою ринкових механізмів, до яких інфраструктура не належить. Отже, потрібна деталізація особливостей реалізації таких взаємозв'язків. При цьому за елементним наповненням ринкової інфраструктури вчені мають розбіжності у поглядах. Конкретизуючи природу інфраструктури як економічного феномену, слід зробити висновок, що її найсуттєвішою ознакою в умовах ринкових відносин є вагома участь у створенні загальних передумов відтворювального процесу та сприятливих умов росту суспільного виробництва, а також його прогресу [25].

Розбіжність поглядів виникає також стосовно елементного наповнення системи ринкової інфраструктури. На нашу думку, найбільш повно висвітлив це питання С.В. Мочерний, який визначив ринкову інфраструктуру як сукупність різноманітних установ та інститутів, що забезпечують рух грошей, цінних паперів, робочої сили, засобів виробництва, предметів споживання, послуг, інтелектуальної власності, валюти тощо [26].

Узагальнюючи наявні наукові підходи до дефініції, визначимо ринкову інфраструктуру як сукупність видів економічної діяльності сфери послуг, які зв'язують процеси суспільного виробництва та споживання в єдиний ланцюг через забезпечення руху потоків товарів, капіталу, інформаційних та людських ресурсів на ринку, а також формують сприятливі умови для становлення, розвитку і функціонування підприємницьких структур. Таким чином, можна ідентифікувати основне функціональне навантаження ринкової інфраструктури, зумовлене сутністю ринкових відносин: забезпечення сталості, безперервності та надійності господарських взаємозв'язків і взаємодії суб'єктів ринкової економіки на основі регулювання руху інформаційних, товарних і фінансових потоків. Це дає змогу учасникам ринкових відносин реалізувати власні інтереси, а ринку – виконання своїх функцій.

**Висновки.** Рівень інфраструктурного забезпечення завжди розглядався і державою, і приватним бізнесом як один із вирішальних факторів інвестиційної привабливості та критерій регіонального розвитку. Проведений нами теоретико-методологічний аналіз об'єктивних факторів, передумов і закономірностей розвитку інфраструктурного забезпечення на сучасному етапі становлення економічних відносин в Україні дав підстави для висновку, що потрібна оновлена інфраструктурна система, модернізована на основі інноваційних інфраструктурних рішень та поєднання державного регулювання і ринкових механізмів розвитку, інтегрована у глобальну інфраструктурну мережу та спрямована на підтримку високоефективної конкурентоспроможної економіки.

#### *Література:*

1. Fulmer, Jeffrey (2009). What in the world is infrastructure? PEI Infrastructure Investor (July/August): P. 30–32. URL: [http://www.corridortrust.com/uploads/Infrastructure\\_Investor.pdf](http://www.corridortrust.com/uploads/Infrastructure_Investor.pdf).
2. Gerschenkron A. Continuity in History and other Essays. Cambridge (Mass.). The Belknap Press of Harvard University Press. 1968. P. 77–97.

3. Внукова Н.Н. Управление развитием рыночной инфраструктуры (методологический и организационный аспект): монография. Х. : Форт, 1998. 132 с.
4. Рекуненко І.І. Інфраструктура ринку: елементи та значення в ринковій економіці. Економіка. Фінанси. Право. 2011. № 11–12. С. 19–22.
5. Мордовченков Н.В. Рыночные аспекты современной инфраструктуры (теория, методология, опыт). Н. Новгород: Изд-во Гладкова, 2002. 394 с.
6. Абалкин Л.И. Взгляд в завтрашний день. М.: Институт экономики РАН, 2005. – 126 с.
7. Белявский И.К., Кулагина Г.Д., Данченко Н.А. Статистика рынка товаров и услуг. М.: Финансы и статистика, 2002. 655 с.
8. Маслак В.О., Маслак О.О., Жежуха В.Й. Ринкова інфраструктура та її вплив на економічне зростання виробництва: теоретичні та прикладні засади: монографія. Львів, 2010. 204 с.
9. Рыночная инфраструктура региона: анализ и управление процессом развития. Регион: проблемы планирования и управления / под ред. А.С. Новосёлова. Новосибирск : ИЭОПП СО РАН, 2002. Гл. 5. С. 196–234.
10. Федько В.П., Федько Н.Г. Инфраструктура товарного рынка. Ростов н/Д: Феникс, 2000. 512 с.
11. Чернявский И.Ф. Инфраструктура и эффективность общественного производства. Вопросы экономики. 1982. № 7. С. 21–27.
12. Савощенко А.С. Инфраструктура товарного рынка. К.: КНЕУ, 2005. 336 с.
13. Гриценко А. Ринкова інфраструктура: суть, функції, будова. Економіка України. 1998. № 4. С. 35–44.
14. Базилевич В.Д. Економічна теорія: Політекономія. К.: Знання-Прес, 2008. 709 с.
15. Рекуненко І.І. Функції інфраструктури фінансового ринку. Актуальні проблеми економіки. 2011. № 9(123). С. 244–247.
16. Гуменюк О.О. Розвиток інфраструктури ринку України. Інноваційна економіка. 2013. № 7(45). С. 201–206.
17. Новоселов А.С. Рыночная инфраструктура региона: проблемы формирования и развития: монография. Новосибирск: ЭКОР, 1996. 288 с.
18. Ткач А.А. Інституціональні основи ринкової інфраструктури: монографія. К.: НАНУ Об'єднаний ін-т економіки, 2005. 295 с.
19. Інфраструктурне забезпечення конкурентної економіки регіонів (методологія і механізми) / наук. ред. П.Ю. Бельський; НАН України; Інститут регіональних досліджень. – Львів: ДПА Друк, 2002. – 308 с.
20. Інституціонально-інформаційна економіка / А.А. Чухно, П.М. Леоненко, П.І. Юхименко; за ред. А. А. Чухна. К.: Знання, 2010. 687 с.
21. Jochimsen, R. (1966). Theorie der Infrastruktur. Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung [Theory of infrastructure. Fundamentals of market economy development]. – Tübingen [in German]. P. 99.
22. Журавлева Н.А. Развитие концепции инфраструктуры в экономической науке. Проблемы современной экономики. 2009. № 4(32). URL: <http://m-economy.ru/art.php?nArtId=2831>.
23. Williamson O.E. Transaction Cost Economics: How It Works; Where It Is Headed. De Economist. 1998. Vol. 146. № 1. P. 23–58.
24. Юрченко С.А. Инфраструктура мира. Х.: ХНУ, 2006. 328 с.
25. Герасимчук З.В., Подеря-Масюк Ю.А. Економічна сутність інвестиційної інфраструктури регіону. Економічні науки. Серія «Регіональна економіка». 2008. № 5(17). Ч. 2. С. 6–14.
26. Мочерний С.В. Основи економічних знань. К.: Академія, 2002. – 312 с.

**Иванова Н.В. Рыночная инфраструктура и ее место в региональном экономическом пространстве**

**Аннотация.** Статья посвящена теоретическому обоснованию места и значения рыночной компоненты инфраструктурной составляющей региональной хозяйственной системы. Обнаружена основная функциональная нагрузка рыночной инфраструктуры: обеспечение устойчивости, непрерывности и надежности хозяйственных взаимосвязей и взаимодействия субъектов рыночной экономики на основе регулирования движения информационных, товарных и финансовых потоков. Это позволяет участникам рыночных отношений реализовать собственные интересы, а рынку – свои функции.

**Ключевые слова:** инфраструктура, рыночная инфраструктура, региональное развитие, регион, производственная инфраструктура, инфраструктурный потенциал, логистическая концепция, маркетинговая концепция.

**Ivanova N.V. Market infrastructure and its location in the regional economic space**

**Summary.** The article is devoted to theoretical substantiation of the place and importance of the market infrastructure as a component of the regional economic system. The basic functions of the market infrastructure is revealed: maintenance of continuity, continuity and reliability of economic interrelations and interaction of market economy subjects on the basis of regulation of information, commodity and financial flows movement. It allows participants of market relations to realize their own interests, and the market – to realize the implementation of its functions.

**Keywords:** infrastructure, market infrastructure, regional development, region, industrial infrastructure, infrastructure potential, logistic concept, marketing concept.