

суспільних відносин. *Державне будівництво та місцеве самоврядування*. 2016. Вип. 31. С. 218-226. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/dbms_2016_31_21. (дата звернення: 18.04.2021).

4. Дерегулювання економіки: проблеми та перспективи: Монографія. під заг. ред. проф. Кизима М. О. і проф. Іванова Ю. Б. Х: ВД «Інжек», 2014. 288 с

5. Ксенофонов М. Дерегуляція господарської діяльності в аграрному секторі економіки: етапи, галузеві особливості, механізми. *Економічний аналіз*. 2015. Т. 21. № 2. С. 122-127. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/escan_2015_21\(2\)__20](http://nbuv.gov.ua/UJRN/escan_2015_21(2)__20). (дата звернення: 15.04.2021).

Кононова Ірина Володимирівна,
доктор економічних наук, доцент,
професор кафедри аналітичної економіки
та менеджменту ФСПОУ
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ

Каратай Дмитро Костянтинівч,
ЗВО спеціальності 051 “Економіка”
заочної форми навчання
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ

Головня Тетяна Сергіївна,
студентка 3 курсу, групи Б-М-841 ФСПОУ
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ

МЕХАНІЗМИ ФОРМУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

В умовах трансформаційної економіки України базою протікання економічних процесів є стан інфраструктури національної економіки, отже забезпечення розвитку національної економіки неможливе без розвитку відповідної інфраструктури, необхідність дослідження якої на теоретичному і прикладному рівнях обумовлює актуальність вивчення даного питання.

У науковій літературі проблемам формування та функціонування інфраструктури економіки приділяється значна увага. Особливо слід відзначити праці таких українських учених, як О. Андрусь, В. Базилевич, В. Геєць, О. Мазур, Б. Заблоцький, С. Розсадникова, В. Ясеневич та інші. Разом з тим багатогранність і складність питань щодо механізмів формування інфраструктури потребують проведення подальших досліджень.

Термін «інфраструктура» (від лат. *infra* – нижче, під; *structure* – будова, розташування) в економічній літературі з'явився наприкінці 40-х років ХХ ст. і використовувався для позначення галузей та видів діяльності, що обслуговують як виробничу, так і невиробничі сфери економіки (транспорт, зв'язок, енергетика, комунальне господарство, водопостачання, торгівля, освіта, охорона здоров'я, кредитно-банківська система тощо), а також сприяють прискоренню обороту товарів, капіталів, усіх цінностей, збільшенню обсягів виробництва завдяки ефективному використанню науково-технічних досягнень, людського та природно-ресурсного потенціалів [1].

Вважається першим, хто ввів термін «інфраструктура», був американський економіст П. Розенштейн Родан, у визначення якого, до інфраструктури включено базові галузі економіки (енергетику, транспорт, зв'язок), розвиток яких приводить до швидкоокупного інвестування [5].

Західний економіст Х. Зінеф встановив, що інфраструктура – це сукупність матеріальних, інституціональних та індивідуальних умов, які є у розпорядженні суб'єктів господарювання, що дозволяють при раціональному розміщенні ресурсів забезпечити високий рівень господарської діяльності.

При цьому поняття «інфраструктура» розглядається як комплекс галузей загального користування, цілі яких – створення умов для розвитку підприємств. З іншої точки зору, «інфраструктура» – сукупність інженерно-технічних споруд, об'єктів, що забезпечують на певній території безперервний рух потоків вантажів, енергії, інформації. Це такі матеріально-технічні умови, без яких неможливо успішне функціонування сучасних господарських об'єктів.

В своїх працях [2] К. Макконнел та С. Брю визначають інфраструктуру

економіки як капітальні споруди, використання яких громадянами та фірмами звичайно забезпечується державою (автомагістралі, мости, міські транспортні системи, водоочисні споруди, муніципальні системи водопостачання, аеропорти). Для окремого підприємства інфраструктура включає служби та споруди, необхідні для виробництва продукції, але створення якого власними силами обійшлося б їй занадто дорого. Тому інфраструктура створюється державою або іншими компаніями-постачальниками (водопостачання, електроенергія, вивезення виробничих відходів, перевезення вантажів, науково-дослідні та проектно-конструкторські роботи, інвестиційне, фінансове та банківське обслуговування).

Серед західних економістів набула поширення розроблена американським вченим Б. Фрішманом доктрина життєво важливої інфраструктури, яка обґрунтовує доцільність забезпечення відкритого недискримінаційного доступу до її певних об'єктів.

Причиною виокремлення інфраструктури як самостійної сфери економіки є суспільний поділ праці в результаті якого виділяються дві під системи - основне виробництво та допоміжне виробництво (інфраструктура) [3].

Надалі зміст поняття «інфраструктура» розширювався і охопив системи, які обслуговують не тільки виробництво, але інші сфери національної економіки. Так Дж. Стиглер, характеризує інфраструктуру як сукупність інформаційних інститутів та інформаційних технологій. В. Трибушна, провівши систематизацію досліджень різних груп вчених виділяє наступні аспекти визначення поняття «інфраструктура»: як комплекс умов, як сукупність матеріальних, інституціональних і індивідуальних видів обладнання, як сукупність галузей, підприємств і організацій, що входять в ці галузі; видів їх діяльності, покликаних забезпечувати, створювати умови для нормального функціонування виробництва і обігу товарів, а також життєдіяльності людей [6].

Найбільш узагальненим визначенням інфраструктури є її розуміння як сукупність допоміжних галузей (підгалузей) виробничої та невиробничої (соціальної) сфери. Більшість вітчизняних економістів розвивають цю точку

зору, відзначаючи основні моменти сутності інфраструктури, визначаючи її як сукупність обслуговуючих галузей загального користування (енергетика, будівництво, зв'язок, транспорт, наукові установи, загальна і професійна освіта та ін.) [6].

На сьогодні інфраструктура має двояку сутність. По перше її діяльність спрямована на забезпечення нормального функціонування процесу матеріального виробництва. По друге, її діяльність сприяє відтворенню трудових ресурсів у національній економіці [4]. На думку О. Васильєва інфраструктура відображає ті умови і процеси, що або створені людиною та несуть певне функціонально-цільове навантаження, або мають обмежений характер і потенційно чи фактично можуть обмінюватися людиною.

Отже формування такої інфраструктури, яка б відповідала умовам функціонування національної економіки потребує застосування відповідних цим умовам механізмів, характеристики яких наведені в таблиці 1.

Таблиця 1 - Порівняльна характеристика видів механізмів формування інфраструктури національної економіки

Ознака	Вид механізму			
	Директивний	Трансформаційний	Корегувальний	Вільний
Ступінь державного втручання	100	40	20	0
Форма власності об'єктів інфраструктури	державна	переважно приватна та частково державна та	переважно приватна та мінімально державна	приватна
Базова модель фінансування	державна	державно-приватна	приватно-державна	приватна
Методи формування	директивні	регламентуючі	рекомендаційні	ринкові
Принципи формування	доцільності	економічності та функціональної придатності	адаптивності, узгодженості	оперативності
Засоби формування	нормативно-правові	інституційно-інтеграційні	комунікаційні	організаційно-економічні
Стимули формування	державні контракти та дотаційне фінансування	податкові пільги і кредити	надання податкових преференцій (податкові канікули)	ринковий попит

На нашу думку основою побудови всіх механізмів є їх відмінність за ступенем державного втручання. Так, директивний механізм вирізняється максимальним (100-відсотковим) втручанням держави в процес формування інфраструктури, вільний – повною відсутністю державного втручання. Трансформаційний та корегувальний механізми характеризуються різними співвідношеннями ступеня державного та недержавного управління.

При директивному механізмі формування інфраструктури її об'єкти знаходяться в державній власності, при трансформаційному механізмі – переважно в приватній та частково в державній, при корегувальному – переважно в приватній, а мінімально в державній, при вільному – в приватній власності.

Базова модель фінансування за умови директивного механізму є державною, за умови трансформаційного механізму – державно-приватною.

На нашу думку сучасним умовам функціонування національної економіки відповідає саме необхідність застосування трансформаційного механізму, який має відповідати принципу функціональної придатності та економічності, і передбачає застосування інституційно-інтеграційних засобів формування інфраструктури національної економіки. Стимулами формування необхідних елементів інфраструктури при цьому виді механізму виступають податкові пільги і кредити, що надаються суб'єктам, створюючим необхідні інфраструктурні об'єкти.

Список використаних джерел:

1. Енциклопедія сучасної України URL: http://esu.com.ua/search_articles.php?id=12489 (дата звернення: 10.03.2021)
2. Савченко В. Ф. Інфраструктура національної економіки як необхідна умова економічного зростання. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія : Економіка.* 2016. Вип. 1(2). С. 180-187. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuuces_2016_1\(2\)__34](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuuces_2016_1(2)__34). (дата звернення: 10.03.2021)
3. Носова С. Производственная инфраструктура в системе

государственно-монополистического капитализма: Монографія. М.: Высшая школа, 1983. 127 с.

4. Ганиев Ханлар Ильгар оглы. Особенности организации инфраструктуры в условиях диверсификации национальной экономики. *Економіка та держава*. 2020. № 1. С. 87–91. DOI: 10.32702/2306-6806.2020.1.87

5. Чукаєва І. Закордонний досвід та фактори формування і функціонування економічного механізму модернізації виробничої інфраструктури. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2012. № 8. С. 14 – 17.

6. Сонько С.,Скринько М. Інфраструктура в умовах транзитивної економіки. Монографія. Харків: Екограф, 2004. 256 с.

7. Трибушная В. Инновационная инфраструктура как необходимость поддержки наукоёмкого предпринимательства: технопарки и стратегическое управление: Монографія. Ижевск: Ижевский государственный технический университет, 2011. 240 с.

8. Васильев О. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України. Монографія. – Харків: ХНАМГ, 2007. 341 с.

Кубецька Ольга Миколаївна,
к.е.н., доцент, доцент кафедри
аналітичної економіки та менеджменту
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ

Остапенко Тетяна Миколаївна,
к.е.н., доцент, доцент кафедри економіки,
підприємництва та управління підприємствами
Дніпровського національного університету
імені Олеся Гончара

СИСТЕМА ТА ВИДИ БАНКРУТСТВА ПІДПРИЄМСТВ

Банкрутство — складний процес, який може бути охарактеризований з