

УДК 330.322

М. О. Льовочкін,
аспірант кафедри політичної економії,
ДВНЗ "Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана"

КЛАСИФІКАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА МІСЦЕ В НІЙ ДЕРЖАВНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

M. Lovochkin,
Postgraduate student in "Kyiv National Economic Vadym Hetman University "

CLASSIFICATIONS OF INFRASTRUCTURE AND PLACES IN THEIR PUBLIC INFRASTRUCTURE

Статтю присвячено висвітленню окремих аспектів класифікації інфраструктури, що дало змогу виявити специфіку державної інфраструктури. Розкрито критерії віднесення різних об'єктів інфраструктури до державної та визначено особливості державно-приватного партнерства як комбінованої форми організації функціонування державної інфраструктури яка, регулюється способом, що не можна вважати ні суто ринковим, ні суто державним.

The article is devoted to the clarification of certain aspects of the classification of infrastructure, which made it possible to identify the specifics of the state infrastructure. The criteria for assigning various infrastructure objects to the state are identified and the features of public-private partnership as a combined form of organization of functioning of the state infrastructure are determined, which is regulated in a way that can not be considered either purely market, or purely state.

Ключові слова: інфраструктура, критерії класифікації інфраструктури, державна інфраструктура, критерії віднесення інфраструктури до державної, державно-приватне партнерство.

Key words: infrastructure, criteria for infrastructure classification, state infrastructure, criteria for assigning infrastructure to public, public-private partnership.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Сучасна економіка є такою господарською системою, розвиток якої забезпечується станом її інфраструктури. На початку 2000-х років у структурі сучасної економіки на частку інфраструктури припадало приблизно 25—35% загального обсягу капіталовкладень [1, с. 11]. Нині відбувається розширення та ускладнення функцій, які виконуються нею, зростає її роль у процесі функціонування різних секторів економіки. Саме стан інфраструктури

забезпечує умови для ефективної діяльності сформованої системи господарювання. У зв'язку з цим змінюються вимоги, що висувуються до інфраструктури, до її загальної конфігурації та до рівня розвитку її окремих елементів.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Коли мова йде про класифікацію інфраструктури, то виділяється кілька різних оз-

нак, за якими і відбувається її поділ. Нині найбільш відомою класифікацією інфраструктури є поділ її на різні рівні. Останні публікації [2; 3, с. 23—25]. Виділяють такі її рівні, як: загальносвітова (глобальна), міжнародна, національна (макроекономічна), регіональна (мезоекономічна) та мікроекономічна.

Крім рівневого підходу до інфраструктури, в літературі [4; 5, с. 31—37; 3, 245—254] можна зустріти її розподіл на підставі функціональної чи сферової приналежності її об'єктів. За своєю функціональною або сферовою приналежністю інфраструктура розпадається на дві великі частини: економічну (виробничу) і соціальну.

Крім розглянутих раніше класифікацій інфраструктури, за рівневою і функціональною ознакою в сучасній економічній літературі можна знайти й інші класифікації. Зокрема, у Ю.В. Матвеева і О.В. Трубецької названі існуючі класифікації інфраструктури за факторним, галузевим, горизонтальним, вертикальним, просторовим принципами, а також за принципами рівня управління, рівня ієрархії тощо [6, с. 642—646]. Але в умовах трансформаційної економіки, де продовжується процес приватизації, особливий інтерес викликає класифікація інфраструктури за ознакою власності на відповідні об'єкти.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є вивчення існуючих класифікацій інфраструктури та визначення того місця, яке в них займає державна інфраструктура.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

При характеристиці відносин власності окремо виділяють її форми. Форма власності характеризується як стійка система економічних відносин і господарських зв'язків, що обумовлює відповідний спосіб та механізм поєднання робітника із засобами виробництва. При цьому виділяються такі форми власності, як державна, колективна, індивідуальна трудова, приватна з найманою працею та змішана [7, с. 100]. Цікавим є те, що до державної форми власності відносять такі її види як загальнодержавну та муніципальну (комунальну) власність [7, с. 100].

Зі сказаного випливає, що розмежування об'єктів інфраструктури за характером відносин власності, буде визначатись характером

відносин власності на засоби виробництва. А тому важливо розібратися з тим, а які об'єкти інфраструктури повинні знаходитися у державній формі власності. Це питання досить важливе з тієї точки зору, що в трансформаційній економіці, до якої відноситься й економіка України, відбувається процес приватизації. А відповідно, частина об'єктів інфраструктури переходить з державної до інших форм власності.

Найбільш загальний підхід до державної власності в ринковій економіці полягає в тому, що там у держави повинна залишитися тільки та власність, яка дозволить їй (державі) виконувати ті функції, які делегувало їй суспільство. При цьому думка про те, що в економічній системі країн з ринковою економікою взагалі відсутня державна власність, є хибною. Державна власність та державний сектор у такій економіці буде існувати обов'язково. Проте в країнах з ринковою економікою частка державного сектора та державної власності буде значно меншою ніж у країнах зі змішаною чи соціалістичною економікою [8, с. 339—341].

А тому достатньо важливо визначитись із тим, які функції виконує держава в такій економіці. Автори курсу лекцій з "Основ економічної науки" виділяють такі функції держави в ринковій економіці як політичну, соціальну, міжнародну та економічну, поява яких зумовлена необхідністю встановлення контролю над вадами ринку [7, с. 390].

При цьому реалізація державою її економічної функції в умовах ринкової економіки передбачає такі напрями:

1. Забезпечення економіки необхідною кількістю грошей.

2. Створення загальних правових засад взаємодії різних суб'єктів економіки. З цієї метою держава визначає правовий статус всіх форм власності, узаконює існування різних видів господарської діяльності, регулює відносини між виробниками та покупцями товарів, регламентує здійснення окремими підприємствами зовнішньоекономічної діяльності, визначає обов'язки підприємств перед державою тощо. Після цього держава починає виконувати лише роль арбітра у сфері господарських відносин.

3. Усунення вад ринкового саморегулювання також передбачає:

а) захист конкуренції та обмеження монополістичних тенденцій;

б) забезпечення всіх суб'єктів економіки суспільними благами;

в) забезпечення суб'єктів економіки товарами із позитивними та обмеження товарів із негативними зовнішніми ефектами (екстерналіями);

г) проведення стабілізаційної політики, що спрямована на згладжування коливань в економіці незалежно від їх причин.

4. Для створення оптимальних умов по забезпеченню безперервного протікання відтворювального процесу держава здійснює перерозподіл доходів між різними членами суспільства, що зменшує рівень соціальної нерівності та підвищує ефективність розподілу [7, с. 387—395].

Держава покликана корегувати ті "недокональності", які притаманні ринковому механізму і з якими він сам (ринок) або впоратися не в змозі, або це здійснює це недостатньо ефективно. Тому держава бере на себе відповідальність за створення рівних умов для суперництва підприємців, для ефективної конкуренції між ними, для обмеження влади монополій. Вона також піклується про виробництво достатньої кількості суспільних благ, оскільки ринковий механізм не в змозі належним чином задовольняти цей вид колективних потреб.

Участь держави в економічному житті диктується ще й тим, що ринок не забезпечує соціально справедливого розподілу доходів. Саме тому держава мала б дбати про інвалідів, малозабезпечених, людей похилого віку тощо. Їй також належить сфера фундаментальних наукових розробок. Це необхідно тому, що підприємці не візьмуться за виробництво в тих сферах, де це або дуже ризиковано, або надзвичайно дорого, або не приносить швидких доходів. І треба сказати, що сфера державної інфраструктури повинна відповідати всім цим характеристикам.

Крім того, за концепцією М. Вебера, яка до цього часу не була ніким спростована, держава на противагу ринку представляє собою організацію, що має монополію на легітимне насильство, юстицію та збір податків на певній території. Це дозволяє їй регулювати господарське життя, забезпечуючи зовнішню безпеку, охорону громадського порядку, видаючи закони і господарські регламенти, контролюючи їх виконання, збираючи податки й емітуючи єдиний загальноприйнятий засіб платежу. Для цього держава створює власну інфраструктуру у відповідних сферах. При цьому приватні господарські суб'єкти не мають права виконувати ці функції [9].

Все вищеперераховане створює загальний перелік того, що являють собою ознаки тієї інфраструктури, яка належить державі. Едвард Грамліч — один з авторів, що всерйоз займався проблемою інфраструктури, зокрема, дав визначення державної інфраструктури як "...матеріальних основних засобів державного сектора економіки" [10, с. 1178].

З точки зору Р. Йохімсена [11, с. 192], державна інфраструктура розуміється як:

1. Сукупність всіх вироблених матеріальних активів в економіці, що забезпечують енергопостачання, транспортні послуги та телекомунікації.

2. Території, що забезпечують збереження природних ресурсів і транспортні шляхи в найширшому сенсі.

3. Будівлі і споруди для забезпечення діяльності державної влади, освітніх, дослідницьких, медичних і соціальних установ.

На думку А.Є. Ланцова, основним недоліком цього визначення є те, що державна інфраструктура розуміється як перелік в основному громадських будівель, споруд і землі. Він вважає, що для адекватного визначення державної інфраструктури необхідно відмовитися від поелементного підходу (який бере до уваги лише певні сукупності об'єктів), на користь підходу, заснованого на виділенні специфічних функцій, характеристик і властивостей інфраструктури [12]. Ми теж погоджуємося з цим підходом.

Саме тому всі разом узяті функції держави в економіці і будуть визначати специфіку тієї інфраструктури, яка має знаходитись у державній формі власності.

Пошуки західними вченими критерія віднесення тієї чи іншої сфери економіки до державної інфраструктури привели до спроб узагальнити характерні для неї риси і виявити основну ознаку. Так, Д. Кларк, Е. Тухтфельд та інші економісти вважають, що державні інфраструктурні об'єкти характеризуються неділімістю, зовнішніми ефектами, недостатньою рентабельністю [13].

У інших представників західної економічної науки перелік основних ознак державної інфраструктури виглядає інакше. Так, технічними ознаками державної інфраструктури Я. Штолер вважає неподільність споруд, довгий термін життя, високу частку у витратах постійного капіталу, високий ризик інвестицій, централізований контроль і керівництво. При цьому Я. Штолер відверто заявив, що прийшов до висновку про відсутність єдиної основної ознаки [12].

Хоча треба сказати, що перелік вже наведених вище ознак, які характеризують належну державі інфраструктуру, не є вичерпним. Різні автори бачать і їх кількість, і їх якісне наповнення по-різному. При цьому не можна не відзначити, що найбільш широкий і глибокий підхід до специфіки критеріїв виділення державної інфраструктури можна знайти в роботі фахівців Світового банку [14]. Вони до інфраструктури, що належить державі, відносять ті об'єкти, які мають наведені нижче характеристики:

1. Об'єкти державної інфраструктури повинні бути матеріальним основним активом. Вони повинні споживатися, надаючи певні послуги.

2. Віддача від цих об'єктів стрибкоподібна, а не збільшується поступово. Так, недобудований об'єкт інфраструктури має корисність близьку до нуля. При цьому попит на інфраструктуру зазвичай збільшується поступово, тому пропозицію і попит на ці об'єкти дуже складно врівноважити. Також "стрибкоподібність" віддачі від об'єктів інфраструктури полягає в тому, що вибір місця будівництва і саме будівництво об'єктів зазвичай займає тривалий проміжок часу.

3. Ці об'єкти (державна інфраструктура) мають тривалий термін корисного використання. Їх життєвий цикл вимірюється десятиліттями, а іноді навіть століттями. Проте такі об'єкти не є єдиним "товаром" тривалого використання, тому характеристика "тривалість" (у випадку з державною інфраструктурою) сприймається більше з точки зору фінансування і підтримки відповідного об'єкта в робочому стані.

4. Об'єкти державної інфраструктури, як і інфраструктури взагалі, прив'язані до певної території. На відміну від іншого майна, ці об'єкти зазвичай нерухомі. Каналізаційна система в точці А ніяким чином не може виконувати свої функції в точці Б. Збільшення кількості каналізаційних колекторів може бути марним, якщо вони розташовуються не оптимально.

5. Послуги, що надаються державною інфраструктурою, є проявом неефективності ринкового механізму через існування суспільних благ і тих благ, які мають значні екстерналії (зовнішні ефекти).

Узагальнюючи все, що було сказано раніше, можна виділити такі ознаки та специфіку тієї інфраструктури, яка має знаходитись у державній власності. Ключовими серед них, на наш погляд, є такі:

По-перше, інфраструктура — це сектор економіки загального користування та загального призначення. що пов'язано з тим, що інфраструктура характеризує загальні умови виробництва. А тому об'єкти державної інфраструктури, як і інфраструктури взагалі, прив'язані до певної території, вони нерухомі й незмінні у просторі. На додаток до всього, нерухомість державної інфраструктури в сукупності з тривалим терміном корисного використання призводить до того, що інвестиції в державну інфраструктуру визначають географію економіки і регіональну політику країни на десятиліття вперед.

По-друге, державній інфраструктурі притаманний публічний характер споживання відповідних послуг. При цьому характеристикою того споживання, що забезпечується належною державі інфраструктурою, є його життєзабезпечуюча ознака. Таким чином, специфіка державної інфраструктури полягає в тому, що вона забезпечує колективне споживання міжгалузевого характеру, яке може носити як виробниче, так і невиробниче призначення, тобто це споживання одночасно може бути і проміжним, і кінцевим. При цьому державна інфраструктура в частині, що безпосередньо впливає на процес виробництва, перебуваючи поза його технологічними межами, сприяє збільшенню випуску, зменшуючи індивідуальні витрати підприємств, а інфраструктура (або послуги, що надаються нею) в частині, що споживаються домогосподарствами, прямо збільшує їх добробут.

По-третє, об'єкти державної інфраструктури, як і будь-якої інфраструктури взагалі, є дуже капіталомісткими, вони вимагають великих початкових інвестицій. Це призводить до того, що у витратах на створення інфраструктури високою є частка постійного капіталу. У той же час корисного ефекту від цих об'єктів можна очікувати лише після завершення їх створення. Інфраструктура звичайно включає матеріальні активи, які створюються тривалий час і тривалий час необхідно ними управляти і підтримувати їх в працездатному стані.

Але сама по собі висока капіталомісткість об'єкта не є причиною віднесення його виключно до державної інфраструктури. Так, експерти Світового Економічного Форуму до ознак державної інфраструктури відносять лише ті інфраструктурні об'єкти, які необхідні країні або регіону для підтримки їх нормального фун-

кціонування і забезпечення довгострокового економічного зростання. Але при цьому ці об'єкти відповідають не тільки визначенню надзвичайно капіталомістких, але в той же час для них характерна наявність неконкурентної складової [15].

По-четверте, інфраструктура, що належить державі, — це довгоокупні галузі та об'єкти. Продукція інфраструктури виступає у вигляді послуг. Так дорогу та її послуги не можна продати так само, як автомобіль. Витрати на будівництво дороги окупаються протягом тривалого часу, оскільки вони відшкодовуються не відразу і не через разовий продаж, а поступово, через продаж послуг по заздалегідь встановлених тарифах або податках. Інакше кажучи, фаза "витрати — випуск" в сфері інфраструктури, що належить державі, проявляється інакше, ніж в комерційному секторі. Через це державні інфраструктурні об'єкти можуть характеризуватись недостатньою рентабельністю і високим ризиком для довгострокових інвестицій з точки зору інтересів комерційного сектору.

По-п'яте, щодо державної інфраструктури, для якої характерні публічний характер і колективне споживання відповідних послуг, Р. Йохімсен виділив ще одну досить важливу ознаку або ключовий атрибут, як він це називає. Таким ключовим атрибутом державної інфраструктури, на його думку, є економічна необхідність масового виробництва, яка веде до скорочення питомих витрат і до появи на цій основі природних монополій. Важливим атрибутом такої інфраструктури є те, що її об'єкти є капіталомісткими, а їх споживання найбільш доцільне у колективній формі для отримання ефекту масштабу (через зменшення питомих витрат). Таким чином, державна інфраструктура визначається Р. Йохімсеном як "нерухомі необоротні основні засоби, які, в першу чергу, забезпечують задоволення базових фізичних і соціальних потреб економічних агентів, а високі витрати на створення роблять їх недоступними для індивідуального створення кожним окремим економічним агентом, а тому масове споживання їх послуг для цих суб'єктів стає економічно доцільним" [11, с. 56]. Цей процес може бути додатково посилений тим, що продукт державної інфраструктури не може бути замінений в споживанні аналогом (у нього відсутні субститути), по цьому продукту складно або неможливо підтримувати запа-

си, а також по цьому продукту цінова еластичність попиту є низькою. Все це призводить до того, що задоволення попиту відбувається більш ефективно (з точки зору витрат, продуктивності й обсягу виробництва) при відсутності конкуренції. А це перетворює відповідні об'єкти на природні монополії. В таких умовах потрібні неринкові механізми регулювання, а відповідні об'єкти інфраструктури перетворюються в ті об'єкти, які належать державі.

По-шосте, послуги, що надаються державною інфраструктурою, є проявом неефективності ринкового механізму через наявність в споживанні суспільних благ і благ, що мають зовнішні ефекти чи екстерналії (переміщення ефекту споживання блага від покупця до покупця, але користувача). Все це вимагає обмеження свободи ринку і використання неринкових механізмів, які характеризують діяльність держави.

Якщо ж характеризувати основні складові інфраструктури, що належить державі, то в одній з ключових робіт фахівців Світового Банку "Звіт про світовий розвиток: інфраструктура і розвиток" [14], під належною державі інфраструктурою розуміють наступні елементи:

— комунальне господарство — енергетика, зв'язок, водопостачання, каналізація, збір і видалення твердих відходів, газопроводи;

— інженерні споруди — дороги, великі греблі, мережі іригаційних та дренажних каналів;

— інші галузі транспорту — міський та міжміський рейковий транспорт, міський транспорт, порти і водні шляхи, аеропорти.

З точки зору Р. Йохімсена [11], складові елементи державної інфраструктури такі:

1. Сукупність всіх активів в економіці, що забезпечують енергопостачання, транспортні послуги та телекомунікації.

2. Території, що забезпечують збереження природних ресурсів і транспортні шляхи в найширшому сенсі.

3. Будівлі і споруди для забезпечення діяльності державної влади, освітніх, дослідницьких, медичних і соціальних установ.

Всі ж інші об'єкти, що відносяться до інфраструктурної сфери, можуть бути об'єктами недержавної інфраструктури. Вони можуть належити будь-якому іншому суб'єкту економіки і бути віднесені до категорії "комерційної інфраструктури".

Але при цьому треба відзначити той факт, що перелік державних інфраструктурних

об'єктів постійно змінюється. Він не може бути раз і назавжди фіксованим, жорстко регламентованим для всіх країн або етапів економічного розвитку. Зміна умов функціонування тієї чи іншої економіки буде приводити до того, що коло державних інфраструктурних об'єктів буде зазнавати істотних змін.

Все це говорить про те, що для протиставлення державної та недержавної інфраструктури немає підстав. У сучасних умовах для такого висновку з'являються додаткові аргументи. Вони пов'язані з тим, що нині основною комбінованою формою організації функціонування державної інфраструктури в суспільстві стає державно-приватне партнерство. Воно призводить до того, що діяльність відповідних об'єктів, які належать державі, регулюється способом, що не можна вважати ні суто ринковим, ні суто державним.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження дало підстави стверджувати, що

1. Розмежування об'єктів інфраструктури за характером відносин власності збігається з розмежуванням за характером відносин власності на відповідні засоби виробництва.

2. Аналізуючи різні підходи до визначення поняття "державна інфраструктура", можна зробити висновок, що ключовою характеристикою державної інфраструктури має бути те, що це пасивна частина основних засобів тривалого користування, які належать державі через те, що забезпечують здійснення економічної діяльності, яка є проявом ринкової неефективності.

3. Важливими характеристиками державної інфраструктури є такі: а) загальне користування і загальне призначення її об'єктів, що означає можливість її використання як домогосподарствами, так і підприємствами, б) публічність і життєзабезпечуючий характер колективного споживання, в) висока капіталомісткість, г) тривалий термін створення, використання і окупності, д) недостатня рентабельність і високий ризик для довгострокових інвестицій, е) прив'язаність до певної території, є) відсутність конкурентної складової, ж) можливість використання як в проміжному, так і в кінцевому споживанні, з) наявність значних зовнішніх ефектів або характеристик суспільного блага.

Література:

1. Тимофеева Г.В. Развитие интегральной инфраструктуры АПК России: тенденции и механизмы: монография / Г.В. Тимофеева [науч. ред. О.В. Иншаков]. — Министерство образования и науки РФ, Волгоградский гос. ун-т. — Волгоград, Изд-во ВГУ, 2005. — 384 с.

2. Инфраструктура социально-экономической системы [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://economyinfo.ru/view-article.php?id=94>

3. Экономическая теория: электронный учебник / Под ред. Носова С.С. — М.: Кнорус, 2008 — 383 с. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://freebooks.site/ekonomicheskaya-teoriya-uchebnik/371-infrastruktura-opredelenie-spetsificheskije.htm>

4. Randall W. Eberts. Public infrastructure and regional economic development. *Economic Review*. Federal Reserve Bank of Cleveland. — 1990. — Vol. 26. — № 1.

5. Горяинова Л.В. Инфраструктура как объект государственно-частного партнерства // Экономика, статистика и информатика. Вестник УМОМЭСИ. — № 6. — С. 31—37.

6. Матвеев Ю.В., Трубецкая О.В. Воспроизводственная инфраструктура в условиях модернизации российской экономики // Фундаментальные исследования. — 2012. — № 3. — Ч. 3. — С. 642—646 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.fundamental-research.ru/ru/article/view?id=29774>

7. Основы экономической науки: курс лекций / В.С. Савчук, О.О. Беляев, К.Т. Кривенко та ін.; За ред. В.С. Савчука, О.О. Беляева, К.Т. Кривенка. — К.: КНЕУ, 2010. — 372 с.

8. Мельник О.М. Экономический розвиток: логика господарського прогресу. — К.: КНЕУ, 2013. — 425 с.

9. Журавлева Н.А. Развитие концепции инфраструктуры в экономической науке. / Проблемы современной экономики. — № 4 (32). — 2009. — С. 339—341.

10. Gramlich E. Infrastructure Investment: A Review Essay. *Journal of Economic Literature*, Vol. XXXII, September, pp. 1176—1196.

11. Jochimsen R., Ed. *Theorie der Infrastruktur: Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung*. Tübingen, J.C.B. Mohr. — 1966.

12. Ланцов А.Е. Инфраструктура: понятие, виды и значение [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/infrastruktura-ponyatie-vidy-i-znachenie#ixzz4ZsxcmlZel>

13. Овешникова Л.В. Классификация элементов инфраструктуры региональной экономики // Современные проблемы науки и образования. — 2014. — № 6 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=16943>

14. World Bank. World development report. Infrastructure and development. — Washington D.C. — The Worldbank. — 2004.

15. World Economic Forum. Paving the Way: Maximizing the Value of Private Finance in Infrastructure. — World Economic Forum, 2010.

References:

1. Tymofeeva, H.V. (2005), Razvytye yntegral'noj ynfrastruktury APK Rossyy: tendentsyy y mekhanizmy [Development of integral infrastructure of the agroindustrial complex of Russia: trends and mechanisms], VHU, Volhohrad, Russia.

2. econominfo (2018), "Infrastructure of the socio-economic system", available at: <http://econominfo.ru/view-article.php?id=94> (Accessed 19 Feb 2018).

3. Nosov, S.S. (2008), "Economic theory", available at: <http://freebooks.site/ekonomicheskaya-teoriya-uchebnik/371-infrastruktura-opredelenie-spetsificheskie.htm> (Accessed 19 Feb 2018).

4. Randall, W. Eberts (1990), "Public infrastructure and regional economic development. Economic Review", Federal Reserve Bank of Cleveland, Vol. 26, no 1.

5. Horiaynova, L.V. "Infrastructure as an object of public-private partnership", Ekonomika, statystyka y ynformatyka. Vestnyk UMOMESY, vol. 6, pp. 31—37.

6. Matveev, Yu.V. and Trubetskaia, O.V. (2012), "Reproductive infrastructure in the context of modernization of the Russian economy", Fundamental'nye yssledovaniya, vol. 3, pp. 642—646, available at: [https://www.fundamental-](https://www.fundamental-research.ru/ru/article/view?id=29774)

[research.ru/ru/article/view?id=29774](https://www.fundamental-research.ru/ru/article/view?id=29774) (Accessed 19 Feb 2018)

7. Savchuk, V.S. Bieliaiev, O.O. and Kryvenko, K.T. (2010), Osnovy ekonomichnoi nauky [Fundamentals of Economic Science], KNEU, Kyiv, Ukraine.

8. Mel'nyk, O.M. (2013), Ekonomichnyj rozvytok: lohika hospodars'koho prohresu [Economic development: the logic of economic progress], KNEU, Kyiv, Ukraine.

9. Zhuravleva, N. A. (2009), "Development of the concept of infrastructure in economic science", Zhurnal problemy sovremennoj ekonomyky, vol. 4 (32), pp. 339—341.

10. Gramlich, E. (1994), "Infrastructure Investment: A Review Essay", Journal of economic Literature, Vol. XXXII September, pp. 1176—1196.

11. Jochimsen, R. (1966), Theorie der Infrastruktur: Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung, J.C.B. Mohr Tubingen, FRG.

12. Lantsov, A.E. (2013), "Infrastructure: concept, types and value", available at: <http://cyberleninka.ru/article/n/infrastruktura-ponyatie-vidy-i-znachenie#ixzz4ZsxcMZeI> (Accessed 19 Feb 2018).

13. Oveshnykova, L.V. (2014), "Classification of the infrastructure elements of the regional economy", Sovremennye problemy nauky y obrazovaniya, vol. 6, available at: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=16943> (Accessed 19 Feb 2018).

14. World Bank (2004), World development report. Infrastructure and development, The Worldbank, Washington D.C., USA.

15. World Economic Forum (2010), Paving the Way: Maximizing the Value of Private Finance in Infrastructure, World Economic Forum, Cologny, Switzerland.

Стаття надійшла до редакції 01.03.2018 р.

ПЕРЕДПЛАТА

ВИДАННЯ МОЖНА ПЕРЕДПЛАТИТИ З БУДЬ-ЯКОГО МІСЯЦЯ!

— ЧЕРЕЗ РЕДАКЦІЮ (ТЕЛ. 458-10-73);

— ЧЕРЕЗ ДП "ПРЕСА"
(У КАТАЛОЗІ ВИДАНЬ УКРАЇНИ);

— ЧЕРЕЗ ПЕРЕДПЛАТНІ АГЕНТСТВА: "САММІТ", "ІДЕЯ", "БЛІЦІНФОРМ", "KSS", "МЕРКУРІЙ", "ПРЕСЦЕНТР", "ВСЕУКРАЇНСЬКА ПЕРЕДПЛАТНА АГЕНЦІЯ", "ФЛОРА", "ПЕРІОДИКА", "КОБЗАР", "ДІАДА", "ДІЛОВА ПРЕСА", "ФАКТОР"