

УДК 338.49

Н.В. Іванова,

к.е.н., доцент кафедри менеджменту та державного управління, Чернігівський державний технологічний університет

## ГЕНЕЗИС ЕКОНОМІЧНОЇ КАТЕГОРІЇ «ІНФРАСТРУКТУРА» ТА ЇЇ РОЛЬ У СУСПІЛЬНОМУ ПОДІЛІ ПРАЦІ

*В статті досліджено формування економічної категорії «інфраструктура», наведено існуючі підходи до її визначення та виділено класифікаційні групи. Здійснено оцінку взаємовпливу інфраструктурного та регіонального розвитку. Виявлено сучасні проблеми зміцнення інфраструктурного потенціалу, які мають загальносвітові тенденції.*

**Ключові слова:** інфраструктура, поділ праці, послуга, матеріальне виробництво, обслуговування.

*In the article the forming of economic category «infrastructure» is investigated, current approaches to its definition and the classification groups are selected. The estimation of mutual and regional infrastructure development is carried out. Found the modern problem of maintenance of infrastructure capabilities, which have world tendencies.*

**Keywords:** infrastructure, division of labor, service, material production and maintenance

**Вступ.** Існування інфраструктурного комплексу, формування і становлення якого історично пов'язано з розвитком продуктивних сил і територіальним поділом праці, об'єктивно обумовлено потребами населення, промислового і сільськогосподарського виробництва та наявністю підприємницьких структур в цілому.

Інфраструктура, як економічна категорія, є достатньо вивченою. В той же час науковий пошук в цій сфері характеризується множинністю підходів та авторських позицій, що ускладнює їх узагальнення та розробку єдиної концепції розвитку інфраструктурного комплексу.

Поточний стан національної економіки актуалізував науково-теоретичні та прикладні розробки у напрямку формування єдиної позиції щодо стимулювання відновлювальних процесів у системі регіональної інфраструктури. Ефективність та розвиток системи обслуговування, в свою чергу, сприятиме позитивним трансформаціям економічного регіонального простору.

**Постановка завдання.** Метою даної статті є узагальнення теоретичних досліджень та систематизація теоретико-методологічних підходів, на основі яких здійснюється ідентифікація економічної категорії «інфраструктура».

**Результати дослідження.** Лінгвістична сутність терміну «інфраструктура» визначена досить давно – в перекладі з латині вона означає «основу», «фундамент» [1, с. 499]. І дійсно, ще на початку ХХ ст. інфраструктура була синонімом поняття «забезпечення» і застосовувалася здебільшого у військовій термінології. Хоча необхідно відмітити, що спроби економістів узагальнити та сформулювати комплексне уявлення про економічний сенс зазначеної категорії з'явилися ще в ХІХ ст. Так, А. Сміт в роботі «Дослідження про природу та причини багатства народів» зазначав необхідність створення «загальних споруд та установ, необхідних для суспільного виробництва, але не вигідних для приватного капіталу» [2]. Пізніше К. Маркс підкреслив наявність матеріальних умов праці як невід'ємної складової процесу праці: «Прямо вони не входять в нього (процес праці – авт.), але без них він (процес праці – авт.) або абсолютно неможливий, або може відбуватися лише у недосконалому вигляді. Прикладом можуть слугувати... робочі будівлі, канали, дороги тощо» [3].

Отже, первинно поняття інфраструктури включало транспорт, енергетику, пошту, виробничі комунікації, а А. Смітом, Д. Рікардо, К. Марксом відводилася провідна роль державі у регулюванні цих видів економічної діяльності. Проте зазначені вчені безпосередньо термін «інфраструктура» не застосовували.

Ключовими на даному етапі, на наш погляд, можна виділити наступні позиції у дослідженні інфраструктури:

- віднесення результатів функціонування інфраструктури до послуг;
- визнання всеохоплюючого, наскрізного її характеру – від виробництва до споживання суспільного продукту.

Активне вивчення проблем інфраструктури в сучасності відновилося у 40-і роки ХХ століття. До відомих досліджень цього періоду відносяться роботи А. Янгсона, Х. Зінгера, П. Розенштейн-Родана. На сьогодні ще існують суперечливі дані стосовно першості введення терміну «інфраструктура» у науковий обіг. І якщо в середині минулого століття дана дефініція ототожнювалася із виробничим обслуговуванням промислового та сільськогосподарського виробництва, то з часом її розуміння трансформувалося у сукупність галузей та видів діяльності, які обслуговують як виробничу, так і невиробничу сфери економіки [4].

Фундаментальні дослідження інфраструктури, як економічної категорії, у науковому середовищі колишнього Радянського Союзу почалися у 50-60-ті роки ХХ століття і продовжуються наразі, але вже окремо в новостворених країнах. Помітними результатами в цій сфері характеризуються роботи Є.Б. Алаєва, В.А. Жаміна, Л.М. Карпова, І.М. Маєргойза, В.П. Красовського, Б.Х. Краснопольського, А.Є. Пробста та багатьох інших. Серед зазначених вчених також не існувало єдиної думки стосовно визначення та типології інфраструктури. На наш погляд, досить розгорнене трактування надав В.А. Жамін, який інфраструктурою пропонує вважати інтегральний елемент виробничих сил, що включає допоміжні та додаткові галузі, види виробництв або діяльності, які обслуговують безпосередньо основне

виробництво (виробнича інфраструктура), а також галузі та підгалузі невиробничої сфери, що непрямо пов'язані з процесом виробництва і виконують чисельні функції обслуговування всього процесу господарювання [5].

В залежності від інструментів, які використовуються при виявленні сутності та властивості об'єктів інфраструктурного комплексу, його структури і факторів впливу, в науковій літературі пропонуються такі основні підходи до вивчення категорії «інфраструктура»:

- політекономічний, філософсько-логічний та економіко-теоретичний [6].
- хронологічний, структурно-логічний, генеалогічний, функціональний [7, 8];
- політекономічний, економічний, історичний, географічний [4].

Ми не можемо заперечувати жоден з підходів, хоча в кожному такому угрупованні є спірні моменти. Їх застосування залежить від цілей дослідження – оптимальна інтегральна модель інфраструктури повинна відображати та враховувати всі зазначені аспекти, оскільки відокремлене використання будь-якого з них істотно звужує уявлення дослідника про сутність інфраструктури. На наш погляд, доцільно застосовувати теоретико-економічний, інституціональний, структурно-функціональний та, звичайно, комплексний підходи, оскільки в їх розрізі можливо вивчити сутність категорії, урахувати наукові здобутки та практичний досвід у формуванні ієрархічної інфраструктури, а також відслідкувати процес її становлення як економічної таксономічної одиниці. В таблиці 1 зведено результати аналізу теоретико-методологічних підходів до вивчення економічної сутності досліджуваної категорії.

**Таблиця 1. Групування теоретико-методологічних підходів до визначення категорії «інфраструктура»**

Підхід	Ключова сутність	Автори	Визначення
Теоретико-економічний	Інфраструктура – це умови праці та матеріального виробництва	К. Маркс, П. Розенштейн-Родан, А. Сміт, Д. Рікардо, Й. Тинберген, З.В. Герасимчук, І.В. Бутирська	Комплекс умов, які забезпечують розвиток виробництва в основних галузях економіки та задоволення потреб населення
	Інфраструктура – це база для розвитку інших галузей	А.С. Пробст, І.А. Льїн	Фундамент для розвитку всіх інших галузей господарства, база, яка обслуговує і забезпечує їх функціонування та розвиток
	Інфраструктура – це транзакційні витрати	А. Гіршман, Р. Фрей	Суспільні накладні витрати для створення нормальних економічних умов функціонування ринку
Інституціональний	Інфраструктура – це суспільно-ринковий інститут	Н.А. Журавльова, А.А. Ткач	Сукупність особливих інституцій, що надають спеціалізовані послуги господарюючим суб'єктам
Структурно-функціональний	Інфраструктура – це комплекс галузей та сукупність видів діяльності	Г. Рей, П.Ю. Беленький, С.В. Мочерний, В.П. Федько, Н.Г. Федько,	Комплекс галузей народного господарства, які мають обслуговуючий характер
	Інфраструктура – це сукупність засобів	С.Б. Алаєв, Л.М. Карпов, В.П. Красовський, І.М. Маєргойз, А.П. Голіков,	Система споруд та комунікацій, обслуговуючих економічний обіг народного господарства
Комплексний		В.А. Жамін, Б.А. Райзберг, Б.М. Данилишин, М.А. Хвесик, М.Х. Корецький, О.І. Дацій,	Сукупність галузей та підгалузей, основними функціями яких є виробничі послуги і забезпечення економічного обігу в національній економіці. Вони створюють загальні умови для нормальної життєдіяльності населення та розміщення й успішного функціонування виробничої сфери, відносяться в т.ч. транспорт, засоби зв'язку, об'єкти електроенергетики тощо

Отже, незважаючи на існуюче різноманіття практичних розробок та наукових досліджень з питань інфраструктурного розвитку, наразі відсутня єдина наукова позиція щодо визначення категорії «інфраструктура». Узагальненим можна вважати її розуміння як сукупності видів діяльності, умов, засобів і об'єктів, які мають допоміжний (обслуговуючий) характер відносно матеріального виробництва та забезпечують умови життєдіяльності суспільства [9].

Відмінності у трактуванні пояснюються не тільки різноманіттям підходів, але й концепцій в їх складі. У західній економічній літературі сформовані п'ять основних концепцій (табл. 2).

**Таблиця 2. Концепції визначення інфраструктури [10, с. 44]**

Концепція	Ідея організації та існування інфраструктури
Накладних витрат	Створення комплексу економічних умов для функціонування товарного обігу і розвитку комерційної діяльності
Інституціональна	Вибір інституціональних форм організації інфраструктури і формування механізму взаємодії ринкових інститутів
Маркетингова	Формування інфраструктури, яка обслуговує всю систему ринків, виходячи з пріоритетності інтересів споживача
Розподільна	Вибір ефективних каналів товароруку та обслуговуючої їх інфраструктури для різноманітних типів ринків
Логістична	Раціоналізація транспортно-складських процесів, матеріальних, фінансових та інформаційних потоків у сфері обігу

У наведеному групуванні інфраструктура набуває вагомого значення у ринковій економіці, обслуговуючи процес руху та послідовного перетворення суспільного продукту. Наявність таких концепцій свідчить про суттєве розширення функцій інфраструктури та її проникнення у всі сфери економічної діяльності та

людського життя.

Типологія інфраструктури також потребує уточнення та формування спільного наукового погляду. На сьогодні відбулося становлення інфраструктури як економічної категорії, а сучасні науковці схильні виділяти наряду із виробничою і соціальною, також ділову та інформаційну. Одне із перших визначень досліджуваної категорії, надане П. Розенштейн-Роданом, вже має ознаки неподільності зазначених її видів. Він же вперше здійснив виділення соціального типу досліджуваної категорії, коли підкреслив роль інфраструктури у задоволенні потреб населення. На думку зазначеного вченого, інфраструктура – це сукупність умов, які забезпечують сприятливий розвиток підприємництва та задовольняють потреби населення [19].

Наявність взаємозв'язку виробничої, соціальної та ділової також визнає і нідерландський вчений Й. Тинберген, який доводить існування так званої «метаструктури», що об'єднує інтелектуальну та інституційну сфери і є прошарком між матеріальним виробництвом та інфраструктурою [4].

Ряд вчених також виділяють наявність інституційної інфраструктури (А.А. Ткач, Р. Йохимсен, Н.А. Журавльова). З точки зору інституціонального підходу, інфраструктура виконує поєднуючу функцію при формуванні єдиного економічного простору, що підкреслює мережеву ієрархічну її структуру [11, 12]. Саме тому А. Сміт, його послідовники та сучасні вчені відводять державі провідну роль у формуванні та розвитку інфраструктури. Про необхідність державного втручання на сучасному етапі національного економічного розвитку та за склавшихся об'єктивних умов ми зупинимось детально пізніше. Наразі зазначимо лише, що однією з передумов виступає існування природної монополії на стратегічно важливі інфраструктурні об'єкти виробничої інфраструктури. Іншим поясненням необхідності централізованого регулювання є історично сформована думка про низьку привабливість інвестицій в інфраструктурні об'єкти, особливо що стосується транспортної мережі та соціальних закладів [8, 13].

Проте сьогодні відбуваються суттєві зрушення у напрямку трансформації права власності на об'єкти виробничої інфраструктури – з'являються платні дороги, приватизуються телекомунікаційні компанії тощо.

Найбільш розповсюдженим є поділ на виробничу та соціальну інфраструктуру. Причому виробничу можна вважати родоначальником цієї категорії, оскільки її виокремлення відбулося саме з початком усвідомлення необхідності створення умов для матеріального виробництва. Зазначимо також, що такий розподіл був найбільш поширений у науковому середовищі колишнього СРСР. Виокремлення виробничої інфраструктури ускладнено тим, що до її складу відносять галузі які надають послуги і населенню в тому числі (табл. 3).

**Таблиця 3. Групування спільних складових виробничої та соціальної інфраструктури**

Вид економічної діяльності	Деталізація послуги	
	виробнича інфраструктура	соціальна інфраструктура
Транспорт	Вантажні перевезення	Пасажирські перевезення
Зв'язок	Послуги, надані юридичним особам	Послуги, надані фізичним особам
Водопостачання та водовідведення	Підприємств, організацій, установ	Житлових будинків
Матеріально-технічне постачання	Оптові закупівлі промислових та сільськогосподарських підприємств	Роздрібна торгівля населенню
Енерго- та теплопостачання	Підприємств, організацій, установ	Житлових будинків

До виробничої інфраструктури сьогодні відносять «сукупність матеріально-технічних систем, які забезпечують рух ресурсів і товарів в процесі промислового та сільськогосподарського виробництва» [14, с. 23]. Так, С.О. Юрченко зазначає, що виробнича інфраструктура виступає як підсистема господарства, яка створює і реалізує загальні умови для функціонування виробництва, в рівному ступені необхідних для діяльності всіх сфер суспільного виробництва [4, с. 53].

Тісно пов'язаними з виробничою є інформаційна та інноваційна інфраструктури, а також митна, які часто відносять до групи ділової досліджуваної нами категорії.

Інфраструктура має компоненту та територіальну структуру. Різним країнам, як і регіонам, властиві певні особливості у співвідношенні соціальної та виробничої інфраструктури. Це обумовлено здебільшого економічним розвитком, територіально-природними умовами, регіональною спеціалізацією та іншими факторами. Важливу роль для регіону та країни в цілому має морфологія (конфігурація) інфраструктурного комплексу, яка визначається принаймні двома основними характеристиками: місцерозташування об'єкта та географія обслуговування [6, с. 13]. В свою чергу, прояв функцій інфраструктури, трансформуючих економічний простір, та її участь у регіональному розвитку полягає у наступному:

1. Обслуговуючо-забезпечувальна функція – інфраструктура сприяє протіканню основних виробничо-господарських та соціально-економічних процесів об'єктів регіонального розвитку.
2. Морфологічно-визначальна функція – існуюча інфраструктура обумовлює форму та зміст процесів економічно-просторового розвитку регіону.
3. Функція розміщення – інфраструктура сприяє появі нових об'єктів промислового та сільськогосподарського виробництва, а також соціально-побутового призначення або трансформації існуючих.
4. Комунікаційна функція проявляється у тому, що інфраструктура виступає передумовою та засобом встановлення просторових (міжрегіональних) зв'язків.
5. Інтегруюча функція. За умов світової тенденції до глобалізації та інтеграції ця функція набуває актуальності, оскільки можливості міжгалузевого, міжрегіонального та транснаціонального системотворення найчастіше ґрунтуються саме на інфраструктурній основі.
6. Функція диференціації – забезпечення окремих регіонів інфраструктурними об'єктами є причиною виникнення, посилення, згладжування їх соціально-економічних відмінностей.

Проведене дослідження процесу формування інфраструктури як наукової таксономічної одиниці дозволяє виокремити спільні проблеми, притаманні їй в цілому на всіх рівнях та зокрема виробничій:

1. Недосконалість існуючих механізмів забезпечення узгодженого регіонального та інфраструктурного розвитку.
2. Відсутність комплексного підходу до планування та реалізації програм розвитку виробничої інфраструктури на всіх рівнях управління.
3. Залишковий принцип фінансування виробничої інфраструктури, диспропорції у виділенні коштів на розвиток матеріального виробництва і сфери виробничого обслуговування.
4. Відношення інфраструктурних об'єктів до різних галузей, як результат – відсутність єдиного суб'єкту регулювання їх функціонування та розвитку.
5. Бар'єри у веденні підприємницької діяльності в інфраструктурному секторі внаслідок наявності природних монополій та інших вагомих причин.

Український вчений П.Ю. Бєленський запропонував звизити коло проблем, пов'язаних із розвитком інфраструктури, до двох груп [10, с. 55]:

- ті, що стосуються недооцінки ролі та місця інфраструктури в житті суспільства;
- які обумовлені багатогалузевим складом інфраструктурного комплексу.

Сьогодні вже незаперечним є факт прямої залежності ефективності матеріального виробництва від рівня розвитку інфраструктури. Також належний стан інфраструктури, її розвинута мережа виступають фактором інвестиційної привабливості регіону та притоку робочої сили. Однак ще потребує додаткових досліджень обґрунтування тісного зв'язку між циклічною розвинутою інфраструктури та регіональної чи національної економіки в цілому. Зазначимо існування трьох залежностей: узгодженого, випереджаючого та запізненого розвитку, що спричинило відсутність єдиної наукової позиції стосовно ролі інфраструктури у регіональному та національному розвитку. Вчені наводять протилежні доводи [6, с. 9]:

1. Зростання інфраструктурного потенціалу сприяє економічному розвитку в цілому, в т.ч. підвищуючи продуктивність праці.
2. Недостатній розвиток інфраструктури гальмує відновлювальні процеси та значно зменшує потенційні можливості соціально-економічного росту регіону (країни).
3. Стан інфраструктурного комплексу не здійснює істотного впливу на економічний розвиток в цілому.

Причиною суперечливих висновків стало віднесення дослідниками до інфраструктури різних галузей та видів діяльності, а також проведення наукового пошуку на базі країн та регіонів світу, що значно відрізняються за тенденціями економічного росту. Урахування динаміки коливань стану інфраструктури, безперечно, виступає передумовою планування економічного розвитку регіону або країни. Однак спірним є питання про однозначну необхідність гармонізації циклічності. Для вирішення цієї проблеми необхідно диференціювати об'єкти інфраструктурного комплексу та встановити причинно-наслідкові зв'язки між наступними категоріями: регіональний розвиток, стан інфраструктурних об'єктів, підприємницький клімат, інвестиційна привабливість. Для прикордонних областей доцільно додати до цього переліку ще транзитоспроможність.

Безперечно, економічне зростання неможливе без прогресу інфраструктури. Так, А. Льюїс, Р. Нурксе, П. Розенштейн-Родан доводять необхідність авансованих транзакційних витрат для забезпечення інтенсивного економічного росту [15-17]. У. Ростоу обґрунтував появу потрібного ефекту в результаті капіталовкладень в інфраструктурний розвиток, який проявляється у скороченні витрат обігу, швидкому зростанні експортно-імпортних операцій та формуванні базису розвитку промисловості [18]. Однак, зважаючи на вітчизняні реалії, виникають сумніви у можливості реалізації цієї «ідеальної» моделі. Практика випереджального розвитку інфраструктури не завжди себе виправдовувала з точки зору економічної доцільності на теренах СРСР. А в умовах раціональних рішень у підприємницькому секторі та бажання швидкого повернення капіталовкладень сучасні інвестори не схильні до попереднього забезпечення умов для функціонування суспільного виробництва, в той час, коли самі виробничі об'єкти ще не існують, а отже – відсутній попит на послуги.

В цьому сенсі актуалізації набуває державне регулювання процесів створення та розширення мережі об'єктів виробничого обслуговування. Тільки за умов централізованого підходу та державного фінансування можливе ефективне становлення інфраструктурного комплексу. Слід також відмітити, що останні роки характеризуються зростанням ролі сфери послуг та концентрацією в цих галузях продукції та ресурсів (табл. 4).

Таблиця 4. Порівняльні дані динаміки показників секторів економіки України [19]

Показники	2007 рік	2008 рік	2009 рік
Індекс ВРП, %	107,9	102,3	84,9
Індекс продукції промисловості, %	107,6	94,8	78,1
Індекс продукції сільського господарства, %	93,5	117,1	98,2
Індекс обсягу реалізованих послуг, %	129,8	129,8	104,1

Як бачимо, у загальному вигляді сфера послуг зростає швидше за промислове та сільськогосподарське виробництво, що є певною передумовою розвитку інфраструктури (основним результатом діяльності якої, власне, і є послуга) на національному та регіональному рівнях. Однак необхідний більш ґрунтовний аналіз, оскільки категорія «Обсяг реалізованих послуг» має досить широкий зміст. Особливо це стосується галузей, результати діяльності яких важко поділити на ті, що спрямовуються у промисловий сектор, та надані населенню (тобто віднести до виробничої і соціальної інфраструктур).

Важливість розвитку, а в деяких регіонах і відновлення, інфраструктурного комплексу обумовлюється тим, що такі його складові, як газотранспортна система та галузь транспорту в цілому, електроенергетика, зв'язок відносяться до стратегічно важливих напрямків економічної діяльності держави і національної безпеки. В цій сфері доцільно скористатися досвідом США, де реалізується план захисту інфраструктури, зокрема виділяються «критичні», або стратегічно важливі, інфраструктурні галузі, які є передумовою суспільної безпеки. Зокрема, до таких відносяться земельні ділянки, що формують продовольчий та індустріальний ландшафт територій [11].

**Висновки.** Становлення інфраструктури як категорії та самостійної економічної таксономічної одиниці обумовлено наступними факторами, явищами і тенденціями, що мають загальносвітовий прояв:

- поділ праці – обумовив відокремлення сфери послуг від виробництва та появу, безпосередньо, інфраструктури;
- глобалізаційні та інтеграційні процеси – окреслили контури інфраструктурного комплексу;
- наявність історично обумовлених природних монополій – виникнення необхідності державного регулювання інфраструктурного розвитку;
- активізація підприємницької діяльності – спричинила розвиток та становлення ділової інфраструктури;
- прискорення зміни технологічних укладів – підвищує роль інноваційної інфраструктури;
- потреба в оптимізації співвідношення ринкового та державного регулювання – підсилила роль інституціональної інфраструктури;
- ієрархічність та багатоконпонентність світової економічної системи обумовили виділення рівнів інфраструктури, які локалізовані на рівні регіону (туристична, ділова, соціальна та ін.) або характеризуються всепроникненням від мікро- до макrorівня і входять у глобальну інфраструктуру (транспортна мережа, телекомунікації, інноваційні структури та ін.).

Отже, дослідження інфраструктури, як економічної категорії, потребують подальшого поглиблення та перенесення в площину практичних розробок з метою зміцнення економічного потенціалу України та її регіонів.

#### Список літератури

1. Советский энциклопедический словарь/ Гл. ред. А.М. Прохоров – М.: «Советская энциклопедия», 1983. – 1600 с.
2. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. – М.: Эксмо, 2007. – 960 с.
3. Маркс К. Капитал. Критика политической экономии. Т.1. – Кн.1: Процесс производства капитала// Маркс К., Энгельс Ф. Соч. – Т.23. – М.: Госполитиздат, 1960. – С.43-784
4. Юрченко С.А. Инфраструктура мира. – Харьков: ХНУ, 2006. – 328 с.
5. Жамин В.А. Инфраструктура при социализме// Вопросы экономики, 1977. – №2. – С.16
6. Данилишин Б.М., Хвесик М.А., Корецький М.Х., Дацій О.І. Оцінка техніко-економічного стану об'єктів інфраструктури та виробничих фондів України: Монографія. – Донецьк: ТОВ «Юго-Восток, Лтд», 2008. – 375 с.
7. Бутирська І.В. Інфраструктурне забезпечення регіонального розвитку: проблеми та шляхи їх вирішення: Монографія. – Чернівці: Книги –XXI, 2006. – 238 с.
8. Васильєв О.В. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України: Монографія. – Харків: ХНАМГ, 2007. – 341 с.
9. Ахтариева Л.Г. Системная модернизация региональной рыночной инфраструктуры// Проблемы современной экономики, 2008. – №3 (27). Режим доступа: <http://www.m-economy.ru/art.php3?artid=24512>
10. Інфраструктурне забезпечення конкурентної економіки регіонів (методологія і механізми)/ наук.ред. П.Ю. Бельський. – Львів: НАНУ Ін-т рег. дослідж., 2002. – 308 с.
11. Журавлева Н.А. Развитие концепции инфраструктуры в экономической науке// Проблемы современной экономики, 2009. – №4 (32). Режим доступа: <http://www.m-economy.ru/art.php3?artid=26470>
12. Ткач А.А. Інституціональні основи ринкової інфраструктури: Монографія. – К.: НАНУ Об'єднаний ін.-т економіки, 2005. – 295 с.
13. Бутко М.П., Іванова Н.В. Транспортна компонента виробничої інфраструктури регіону: Монографія. – Ніжин: ТОВ «Вид-во «Аспект-Поліграф», 2010. – 312 с.
14. Комаров М.П. Инфраструктура регионов мира. – СПб.: Изд-во Михайлова В.А., 2000. – 347 с.
15. Lewis, W.A. The Theory of Economics Growth/ W.A. Lewis. – London, 1955.
16. Nurkse, R. problems of Capital Formation in Undeveloped Countries/ R. Nurkse. – Oxford, 1955.
17. Rosenstain-Rodan, P.N. The Notes of the Theory of the “Big Bush” in Economic Development for Latin America/ P.N. Rosenstain-Rodan. – London. – New York, 1961.
18. Rostow, W. W. The process of economic growth/ W. W. Rostow. – Oxford, 1962
19. <http://www.ukrstat.gov.ua>.
20. Федько В.П., Федько Н.Г. Инфраструктура товарного рынка. – Ростов н.Д.: Феникс, 2000. – 512 с.
21. Инфраструктура и интенсификация экономики/ под. ред. В.П. Красовского. – М.: Наука, 1980. – 193 с.
22. Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т.1/ Редкол. С.В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Вид. центр «Академія», 2000. – 864 с.

*Стаття надійшла до редакції 15.11.2010 р*

