

М. С. Мусєєв,  
аспірант, Харківський регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президентові України, голова адміністрації Ленінського району Харківської міської ради

# ОСНОВНІ ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

М. Museyev,  
post-graduate student, Kharkiv Regional Institute of Public Administration of National Academy of Public Administration attached to the Office of the President of Ukraine, Head of Administration of Lenin District of Kharkiv City Council

## THE MAIN FEATURES OF MODERN INFRASTRUCTURE

**У статті розглядається розвиток інфраструктури відповідно до історичного розвитку суспільства, визначаються загальні особливості, що притаманні будь-якій інфраструктурі, серед яких комплексність інфраструктури, просторово-географічна орієнтація, інерційність експлуатації, висока "місткість", нерівномірність завантаження елементів інфраструктури, мінливість, ієрархічна динамічність, історичні особливості формування. Також відмічаються особливості сучасної інфраструктури: розподіл глобального, національного, територіального і організаційного рівнів інфраструктури; інфраструктура розглядається як загальна умова не лише матеріальних продуктів, але і соціальних та адміністративних послуг; інфраструктура може розглядатися як особливий суспільно-ринковий інститут; держава втратила монополію на володіння інституціональною інфраструктурою; особливого значення для сучасної інфраструктури набуває реєстрація інтелектуальної власності та раціоналізація її обігу; інфраструктура стала одним з головних чинників конкурентоспроможності; будівництво нової інфраструктури розглядається як ключова умова модернізації більшості країн; питома вага інфраструктури в економіці підвищується у зв'язку із зростанням її науково-технічного рівня і глобальним аутсорсингом.**

**The development of infrastructure in accordance with the historical development of society is analyzed, the general characteristics that are inherent to any infrastructure, including infrastructure complexity, spatial and geographic orientation, inertia of exploitation, high "intensity", uneven load of infrastructure parts, volatility, hierarchical dynamics and historical features of the formation are defined. The features of modern infrastructure are defined, they are: separation of global, national, regional and organizational levels of infrastructure; infrastructure is a common condition not for only material products but also for social and administrative services; infrastructure can be considered as a special social and market institution; the state lost its monopoly on ownership of institutional infrastructure; the intellectual property registration and rationalization of its circulation becomes particularly important for modern infrastructure; infrastructure has become one of the main factors of competitiveness; the construction of new infrastructure is considered to be a key requirement for modernization of most countries; the role of infrastructure in the economy is increased due to the growth of its scientific technical level and global outsourcing.**

*Ключові слова: інфраструктура, сучасна інфраструктура, модернізація національної інфраструктури.  
Key words: infrastructure, modern infrastructure, modernization of the national infrastructure.*

## ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Історія людської цивілізації свідчить про те, що розвиток таких інфраструктурних галузей, як шляхи сполучення, транспорт, зв'язок та ін. робив вирішальний вплив на розвиток економік окремих міст, держав і регіонів, а розвиток інфраструктури освіти, культури, охо-

рони здоров'я, науки, спорту і публічних послуг (водопровід, очисні споруди, каналізація та ін.), створював комфорт і підвищував якість життя. Тому люди, починаючи з давньоісторичних формацій почали створювати інфраструктуру як середовище виживання. Так, в Стародавньому Єгипті з'явилися дороги, що зв'язували різні

кінці держави, і зрошувальні системи. У Древній Греції спостерігалось активне інфраструктурне облаштування полісів, в них з'являлася велика кількість громадських споруд таких, як булевертії (будівлі міських рад), палестри (спортивні школи), гімназії (шкільні будівлі), стадіони, бібліотеки, лазні та ін. Взагалі, основою всіх "світових" імперій з давніх часів був розвиток виробничої, ринкової, військової, соціальної інфраструктур, що давали можливість встановлення виняткової влади і могутності, центром якої слугували процвітаючі міста. При цьому інфраструктура була детермінована, була відображенням тих соціально-економічних, наукових і культурних процесів, які відбувалися в той чи інший час.

## АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Визначення окремих особливостей інфраструктури, а також розкриття змісту терміну "інфраструктура" знаходить відображення в працях багатьох як вітчизняних, так і зарубіжних дослідників, а саме: Е.М. Агабаб'ян, Е.Б. Алаєв, Р.М. Капелюшников, Д. Келенберг, І.М. Маєргойз, Я.Г. Машбіц, Ю.Г. Саушкін, С.С. Сулакшин, Р. Фрайс. Проте потребують більш детального вивчення особливості саме сучасної інфраструктури.

## МЕТА СТАТТІ

Метою статті є визначення основних особливостей сучасної інфраструктури, показ зміни поглядів на інфраструктуру, що відбувались з розвитком суспільства.

## ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Термін "інфраструктура" став широко використовуватися в літературі з економіки та управління лише в другій половині ХХ століття. Сюди він був перенесений з військового лексику, де означав сукупність постійних споруджень допоміжного призначення, обслуговуючих збройні сили: склади для боєприпасів, озброєння, продовольства і обмундирування, аеродроми, порти і тому подібне. Показово, що вперше в радянській літературі термін "інфраструктура" з'явився на початку 1960-х років саме в словосполученні "військова інфраструктура", хоча потім став трактуватися ширше, охопивши собою обслуговуючі системи виробництва, а потім і соціальної сфери. Через це до галузей інфраструктури стали відносити будівництво, транспорт, енергетику, зв'язок, водопостачання, сферу соціально- побутового обслуговування населення та ін.

Незалежно від специфічних особливостей кожного виду інфраструктури виділяють ряд загальних властивостей, притаманних будь-якій інфраструктурі. Узагальнення літературних джерел дозволяє до загальних властивостей віднести такі:

1. Комплексність інфраструктури. Тільки будучи єдиним цілим, інфраструктура може забезпечувати, наприклад, територіальний розвиток, тому Е. Алаєв ще у 1977 році стверджував, що інфраструктура — це єдиний комплексний чинник розвитку, кожен з його елементів (транспорт, зв'язок, енергопостачання, охорона здоров'я тощо) окремо не є інфраструктурою, тільки в сукупності ці елементи тотожні цьому поняттю (або у часткових сукупностях — виробничій і соціальній інфраструктурі) [2]. А на думку І. Маєргойза, відсутність або

нестача одного з найважливіших елементів інфраструктури, значною мірою знецінює, робить неможливим використання в належній мірі інших з них, зменшуючи ефективність усієї їх системи як комплексу, викликаючи різке підвищення вартісних порогів [4]. Важливо і те, що комплексність інфраструктури передбачає також і єдність системи управління, особливо на територіальному рівні.

2. Просторово-географічна орієнтація. Ця якість означає залежність від місцевих, у тому числі, природних умов, географічну прив'язку до міських або сільських поселень різної людності, різного функціонального типу і територіального значення, неможливість взаємозамінюваності об'єктів інфраструктури, що знаходяться на різних територіях, отже, необхідність повсюдного їх створення і розвитку.

3. Інерційність експлуатації. Під нею розуміються тривалі терміни експлуатації і можливість розширення і нарощування можливостей на вже наявному базисі. З одного боку, це є позитивною якістю, але, з іншого, часто призводить до недооцінки необхідності постійного вкладення коштів не лише в підтримку функціонування, але і розвиток інфраструктури, тобто до дискретності розвитку, що багато в чому пов'язане з низькою "видимою" віддачею інфраструктури, а також пов'язано з наступною властивістю.

4. Висока "місткість" (капіталомісткість, енергоємність, трудомісткість, а під час будівництва і матеріаломісткість) об'єктів інфраструктури, часто тривалі терміни їх створення. В той же час, ця якість має і позитивний бік — створення інфраструктурних об'єктів носить міжгалузевий характер, внаслідок чого інфраструктурні галузі можуть в кризові періоди відігравати роль, за словами Ф. Перру, "галузей-моторів", які створюють полюси зростання, що спочатку ініціюють, а потім і розширюють розвиток на всю економіку, будучи, таким чином, рушійною силою економічного розвитку певної території або держави в цілому. Інший автор, А. Шліхтер, писав про поетапний вплив інфраструктури на прилеглу територію шляхом генерування більш-менш сильних імпульсів освоєння, що призводить, за словами Я. Машбіца, до формування "коридорів розвитку" [5]. Тому інфраструктурні проекти і розвиток інфраструктури повинні знаходитися під постійною увагою з боку центральних і місцевих органів влади, а найбільш капіталомісткі інфраструктурні галузі з тривалими термінами окупності повинні розвиватися за постійної підтримки бюджетного фінансування.

5. Нерівномірність завантаження елементів інфраструктури. Існує іноді значна часова (сезонна, тижнева, добова та ін.) нерівномірність завантаження елементів інфраструктури, незалежно від її виду, що вимагає наявності "резерву міцності", виходячи з найбільш пікових значень.

6. Мінливість. Склад конкретних галузей інфраструктури може з часом мінятися, будучи величиною, залежною від тих конкретних функцій, виконання яких повинна забезпечувати та чи інша галузь в різні періоди часу. Таким чином, зміна функцій призводить до зміни складу інфраструктурних галузей.

7. Ієрархічна динамічність. Як показує багатовікова практика, найбільш динамічною, сприйнятливою до

змін, є виробнича інфраструктура. Зміни, що відбуваються в ній, з часом викликають зміни в соціальній, а потім і в інституціональній інфраструктурі.

8. Історичні особливості формування. Оскільки коріння створення і розвитку інфраструктури на багатьох територіях лежить у минулому, це накладає відбиток і на її сьогодення, а також впливало і впливає на соціально-економічний розвиток території. Не випадково, ще в 1973 році Ю. Саушкін визначав вивчення місця і ролі інфраструктури в розвитку територіальних соціально-економічних систем, конфігурації мереж, відповідності цих мереж розвитку систем як головну особливість економіко-географічного дослідження формування інфраструктури [6].

Наявність відмічених властивостей багато в чому визначила зміну ролі і значення інфраструктури у сучасному світі, а також погляд на неї учених і практиків. У зв'язку з цим можна відмітити декілька істотних моментів:

1. Стався розподіл глобального (мега-), національного (макро-), територіального (мезо-) і організаційного (мікро-) рівнів інфраструктури. У зв'язку з цим слід згадати пропозиції деяких дослідників, що звучали ще в 1980-ті роки про виділення ультраструктури (яка знаходиться над виробництвом, і куди входить також і управління) і власне інфраструктури (яка знаходиться під виробництвом) [1].

2. Інфраструктура стала розглядатися як загальна умова виробництва не лише матеріальних продуктів, але і різноманітних, в тому числі соціальних і адміністративних послуг. А. Сміт, Д. Рікардо, а за ними й інші економісти розглядали виробництво винятково як створення предметних матеріальних благ, відділяючи від нього сферу послуг і невиробничу сферу. Під виробничою інфраструктурою як продовженням матеріального виробництва у сфері обігу розумілися загальні умови матеріального виробництва: промисловості, сільського господарства, будівництва. Сюди відносилися лише вантажний транспорт, виробничі комунікації та енергетика, не включалася соціальна, житлово-комунальна, наукова й інша інфраструктура.

У постіндустріальній економіці цей розподіл не має сенсу, оскільки наука, освіта, охорона здоров'я, культура виступають рівноправними і навіть домінуючими агентами виробництва, а послуга розглядається як нематеріальний товар. У сучасній системі національних рахунків матеріальні продукти і послуги підсумовуються як рівноправні результати праці. Той же підхід використовується при аналізі обслуговуючої їх інфраструктури.

3. Інфраструктура в сучасних умовах може розглядатися як особливий суспільно-ринковий інститут. Інфраструктура відіграє ключову роль у формуванні єдиного економічного простору з вільним переміщенням товарів, трудових, матеріальних і фінансових ресурсів на основі правопорядку, встановленого і підтримуваного державою. При цьому йде існуюче раніше протиставлення і навіть, в певному значенні, протистояння державної і ринкової інфраструктури [7]. У зв'язку з цим усе більш поширеною формою організації управління інфраструктурою, разом з державно-приватним партнерством, стає суспільно-приватне партнерство.

4. Держава втратила монополію на володіння інституціональною інфраструктурою, що стало наслідком як появи вищезгаданих форм партнерства, так і зростання впливу транснаціональних корпорацій (ТНК).

За даними ЮНКТАД (Конференції ООН з торгівлі та розвитку), на частку ТНК припадає більше половини світової торгівлі й основна частина продажів в таких провідних галузях як комп'ютерна, автомобільна, авіаційна, ракетно-космічна, металургійна, нафтогазова тощо. За даними ЄБРР, у світі діє більше 40 тис. ТНК, що мають більше 250 тис. дочірніх компаній і відділень. У них зайнято більше 75 млн співробітників (10% загального числа зайнятих поза аграрним сектором) і виробляється понад 1/4 світового ВВП. При цьому більше 40% активів 100 найбільших ТНК знаходиться поза країною розташування материнської компанії, вони володіють 1/5 світових зарубіжних активів. За останніх 30 років число ТНК зросло в 5 разів, а їх доля у світовому ВВП — з 17 до 30%. 500 найбільших ТНК контролюють 80% ринку електроніки і хімічних продуктів, 95% — фармацевтики, 75% — машинобудування.

Усе це не могло не позначитися на глобальній економіці й економіці національних держав, і призвело, в нашому випадку, до появи у ТНК раніше не властивої їм інфраструктурної функції, що полягає в наданні громадянам, організаціям, установам та іншим суб'єктам різних суспільних благ (соціальних, освітніх, екологічних тощо), під громадським контролем. Дослідження Колорадського університету (США) показали, що при співпраці з ТНК ефект розвитку інфраструктури повинен оцінюватися не лише за зниженням трансакційних витрат, але і за соціальними показниками [10].

5. Для постіндустріальної інфраструктури особливого значення набуває реєстрація інтелектуальної власності та раціоналізація її обігу. У ряді досліджень виділяються такі риси інтелектуальної власності як бази розвитку сучасної інфраструктури:

1) інтелектуальна власність безпосередньо не пов'язана з ринковою економікою, оскільки витрати виробництва і поширення нових знань несуть усі ринкові суб'єкти, за рахунок оподаткування яких держава фінансує відповідну інфраструктуру і виробництво неринкових суспільних благ;

2) об'єктів інтелектуальної власності не підкоряється ринковим законам, оскільки вони не відчужуються від первинного власника, не знищуються в процесі споживання, а витрати і результати їх використання не можуть однозначно і надійно оцінюватися у вартісній формі [3];

3) ринок інтелектуальної власності заснований на самоорганізації і взаємній довірі, на багатосторонній солідарній відповідальності ринкових суб'єктів, державних установ, професійних, некомерційних і громадських організацій;

4) примусове відчуження, націоналізація й експропріація інтелектуальної власності неможливі, оскільки вона невід'ємна від творчої особи;

5) власники інтелектуальної власності керуються не лише економічними, але і більшою мірою моральними мотивами, прагненням до самовираження і розвитку

особистості. Це визначає неефективність державного регулювання Інтернету й інших елементів інформаційної інфраструктури;

б) інтелектуальна власність усе більшою мірою реалізується в нових об'єктах глобальної інфраструктури, що виходять за рамки національно-державної юрисдикції (Інтернет, телекомунікації, супутникова навігація, глобальні енергосистеми тощо);

6. Інфраструктура стала одним з головних чинників конкурентоспроможності. До теперішнього часу в основному зникли конкурентні переваги розвинених країн, що базуються на природно-економічних чинниках. Багато країн, що розвиваються, вже мають досить кваліфіковану для роботи в багатьох галузях економіки робочу силу, а також базисну інфраструктуру (дороги, зв'язок, порти тощо), необхідну для міжнародної конкуренції. Посилення ж інтернаціоналізації господарського життя, утворення ТНК, сфера дії яких виходить за національні межі, потребувало розвитку нового виду і нових форм інфраструктури — міжнародної інфраструктури.

Крім того, сучасних виробників в умовах фінансово-економічної нестабільності й усе більш жорсткої конкуренції цікавить зниження виробничих витрат за всяку ціну, бажання отримувати "короткі" гроші. Відомо, що найбільш витратним чинником виробництва є саме інфраструктура, тому підприємці та бізнесмени всього світу шукають для розміщення своїх виробничих місць, де цей чинник в наявності і де є дешева робоча сила.

Наприклад, хороша інфраструктура, що включає дороги, тихоокеанський флот і пряме повітряне сполучення із США, робить мексиканське місто Гвадалахара одним з переважних виробничих районів для компаній IBM, Hewlett Packard, Siemens та ін. Внаслідок цього місто Гвадалахара і прилеглі до нього області мексиканського штату Халіско, відрізняються найвищою у світі концентрацією виробництва і виконують замовлення великих компаній — виробників електроніки. Фабрики мають усю необхідну інфраструктуру, сучасне обладнання, а річна плінність кадрів не перевищує 5%.

7. Будівництво нової інфраструктури розглядається як ключова умова модернізації більшості країн, зокрема це стосувалось Бразилії [13], країн Азіатсько-Тихоокеанського регіону [12], багатьох африканських держав [11]. Але і розвинені країни приділяють велику увагу інфраструктурі як чиннику подальшого або антикризового розвитку, хоча вони, на відміну від країн, що розвиваються, особливу увагу приділяють розвитку інтелектуальної інфраструктури, яка виступає "нервовою системою" постіндустріального суспільства, дозволяючи протистояти глобальному хаосу й ентропії [8]. Так, в антикризовому плані, запропонованому Президентом США Б. Обамою, пропонується приблизно половину коштів спрямувати на створення інтелектуальної транспортної системи з широким використанням комп'ютерних мереж, мультимодальних перевезень і засобів зниження дорожніх ризиків, укріплення національної і регіональної безпеки [9].

Виходячи з аналізу світового досвіду розвитку інфраструктури, можна виділити наступні принци-

пи ефективної модернізації національної інфраструктури:

— активна участь в глобалізації. Так, середній рівень імпорتنних мит у країнах Південно-Східної Азії, де в останні 10—15 років досягнуті найбільші успіхи в розвитку інфраструктури, у 1,9 разу нижче, ніж в Латинській Америці і в 16 разів — ніж у країнах Африки (за винятком ЮАР та Єгипту), що обрали курс протекціонізму;

— чіткий розподіл влади і власності, що не допускає панування олігархії, економічна лібералізація навіть при збереженні авторитарності в політиці (Південна Корея, Тайвань, Сінгапур та ін.), інституціональний, а не мобілізаційний розвиток;

— національна консолідація завдяки етнічній однорідності (Південна Корея, Тайвань та ін.) або успішній інтеграції меншин (Бразилія, Малайзія та ін.);

— подолання монополізму як державних, так і приватних власників інфраструктури.

8. Питома вага інфраструктури в економіці значно підвищується у зв'язку із зростанням її науково-технічного рівня і глобальним ауторсингом, розвитком глобальних ланцюжків створення вартості, фірм, що складаються з холдингових компаній і незалежних в майновому відношенні, використовують загальну інфраструктуру, нематеріальні активи та логістику. На ранніх стадіях індустріальної економіки фірми прагнули до максимальної незалежності, створюючи власну енергетичну, постачальницько-збутову, соціальну, управлінську й іншу інфраструктуру. У постіндустріальній економіці вони спеціалізуються на ключовій компетенції, передаючи все більшу кількість функцій зовнішнім субпідрядникам, субконтракторам тощо. Завдяки цьому в структурі доданої вартості, створеної в промисловості розвинених країн, набагато вище доля середньо- і високотехнологічного виробництва машин і обладнання.

## ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Виходячи з викладеного вище, можна констатувати, що інфраструктура — це загальне родове поняття, яким охоплюються різні її види, створені або такі, що формуються як самостійні спеціалізовані підрозділи (галузей, сфер, баз, сегментів, виробництв, підприємств, установ) економіки для обслуговування населення і створення загальних, або інфраструктурних умов — передумов розвитку окремих видів діяльності; а інфраструктурними функціями об'єктів, явищ, процесів і регіонів є функції забезпечуючого/обслуговуючого характеру або допоміжного призначення по відношенню до основних.

Таким чином, інфраструктуру можна визначити як особливий сектор економіки і вид економічної діяльності, спрямований на створення і поліпшення умов соціально-економічного розвитку на глобальному, національному, територіальному і організаційному рівні. При цьому під соціально-економічним розвитком розуміється не лише зростання ВВП, але, передусім, задоволення базових матеріальних і соціально-інноваційних потреб усіх соціальних груп даного суспільства (співтовариства).

Актуалізація змісту інфраструктури відповідно до сучасного етапу розвитку суспільства та економіки має стати предметом подальших наукових досліджень.

## Література:

1. Агабабян Э.М. Экономические основы воспроизводства нематериальных благ при социализме / Э.М. Агабабян. — М.: Наука, 1983. — С. 96—97.
2. Алаев Э.Б. Экономико-географическая терминология / Э.Б. Алаев. — М.: Мысль, 1977. — С. 109.
3. Капелюшников Р.М. Экономическая теория прав собственности / Р.М. Капелюшников. — М.: ИЭ АН СССР, 1990. — 90 с.
4. Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства / И.М. Маергойз. — Новосибирск: Наука, 1986. — С. 182
5. Машбиц Я.Г. Парадигма целостной географии / Я.Г. Машбиц. — М.: Наука, 1991. — С. 70.
6. Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика / Ю.Г. Саушкин. — М.: Мысль, 1973. — С. 443.
7. Сулакшин С.С. Научные подходы к формированию экономической доктрины РФ / С.С. Сулакшин. — М.: Научный эксперт, 2008. — 22 с.
8. Adeli, H. Intelligent infrastructure: neural networks, wavelets and chaos theory for intelligent transportable / H. Adeli, X. Ijang. — Boca Raton, 2009.
9. Fries, R. Transportation infrastructure security utilizing intelligent transportation systems / R. Fries, M. Chowdhury, I. Brummond. — Hoboken, NS, 2009. — 285 p.
10. Kellenberg, D. Essays on the general equilibrium effects of infrastructure in multinational corporations, growth and the pattern of trade / D. Kellenberg. — Boulder, Co, 2004.
11. Kohsaka, A. Infrastructure development in the Pacific Region / ed. A. Kohsaka. — London, 2007. — 318 p.
12. Muzzini, E. Consumer participation in infrastructure regulation: evidence from the East Asia and Pacific Region / E. Muzzini; World Bank. — Washington, 2005. — 51 p.
13. Pereira, C. Regulatory Governance in infrastructure industries: assessment and measurement of Brazilian Regulators / World Bank. — Washington, 2006. — 77 p.

## References:

1. Agabab'jan, E.M. (1983), *Jekonomicheskie osnovy vosproizvodstva nematerial'nyh blag pri socializme* [Economic bases of reproduction of intangible benefits in socialism], Nauka, Moscow, Russia.
2. Alaev, E.B. (1977), *Jekonomiko-geograficheskaja terminologija* [Economic-geographical terminology], Mysl', Moscow, Russia.
3. Kapeljushnikov, R. M. (1990), *Jekonomicheskaja teorija prav sobstvennosti* [Economic theory of property rights], IJe AN SSSR, Moscow, Russia.
4. Maergojz, I.M. (1986), *Territorial'naja struktura hozjajstva* [Territorial structure of economy], Nauka, Novosibirsk, Russia.
5. Mashbic, J.G. (1991), *Paradigma celostnoj geografii* [Paradigm of entire geography], Nauka, Moscow, Russia.
6. Saushkin, J.G. (1973), *Jekonomicheskaja geografija: istorija, teorija, metody, praktika* [Economic geography: history, theory, methods, practice], Mysl', Moscow, Russia.
7. Sulakshin, S.S. (2008), *Nauchnye podhody k formirovaniju jekonomicheskoy doktriny RF* [Scientific approaches to the formation of economic doctrine of RF], Nauchnyj jekspert, Moscow, Russia.
8. Adeli, H. (2009), *Intelligent infrastructure: neural networks, wavelets and chaos theory for intelligent transportable*, Boca Raton, USA.
9. Fries, R. Chowdhury, M. and Brummond, I. (2009), *Transportation infrastructure security utilizing intelligent transportation systems*, Hoboken, USA.
10. Kellenberg, D. (2004), *Essays on the general equilibrium effects of infrastructure in multinational corporations, growth and the pattern of trade*, Boulder, USA.
11. Kohsaka, A. (2007), *Infrastructure development in the Pacific Region*, London, UK.
12. Muzzini, E. (2005), *Consumer participation in infrastructure regulation: evidence from the East Asia and Pacific Region*, World Bank, Washington, USA.
13. Pereira, C. (2006), *Regulatory Governance in infrastructure industries: assessment and measurement of Brazilian Regulators*, World Bank, Washington, USA.

*Стаття надійшла до редакції 18.12.2013 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", "БЛІЩ ІНФОРМ", "KSS", "МЕРКУРІЙ", "ПРЕСЦЕНТР", "ВСЕУКРАЇНСЬКА ПЕРЕДПЛАТНА АГЕНЦІЯ", "ФЛОРА", "ПЕРІОДИКА", "КОБЗАР", "ДІАДА", "ДОНБАС ДЕ-ЮРЕ", "ДІЛОВА ПРЕСА", "ФАКТОР"