

## **СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНА ІНФРАСТРУКТУРА РЕГІОНУ ЯК ОБ'ЄКТ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ**

Наукові праці МАУП, 2009, вип. 4(23), с. 59–65

*Розглядаються різні аспекти застосування категорії інфраструктури в теорії державного управління.*

На сучасному етапі розвитку України відбуваються економічні перетворення, які охоплюють не лише ланки економічної діяльності, а й наукові погляди. Створення нових ринкових інститутів, науково-технічний розвиток, зміна економічних відносин супроводжуються трансформацією наукового категоріального апарату, яким оперують вчені.

Відносно новою в теорії державного управління є категорія інфраструктури. У зв'язку із накопиченням досвіду трансформації економічних систем вона зазнала суттєвих змін. На сьогодні виявляються численні типології інфраструктури, дефініції та різноманітні переліки об'єктів, які до неї належать. На сучасному етапі розвитку науки відбувається розширення категорії інфраструктури, коли економічна діяльність значно підвищує вимоги до підприємств і об'єктів, що її обслуговують та забезпечують. Це пояснює подібну неоднозначність у визначенні інфраструктури.

Постає проблема неадекватного аналізу суспільно-економічних явищ, викликана появою різних за своїм змістом уявлень про інфраструктуру. Поняття “інфраструктура” поширене в дослідженнях, присвячених економічному розвитку, у політичних програмах та ін. Тому можна зустріти широкий спектр розуміння інфраструктури як об'єкта державного управління.

Дослідження впливу інфраструктури на економічне зростання у країнах, що розвиваються, є яскравим прикладом проблеми недосконалого визначення поняття. В результаті аналізу дослідники приходили до цілком протилежних висновків, а саме, що інфраструктура:

- сприяє економічному розвитку, підвищуючи продуктивність праці [9];

- гальмує економічний розвиток [13];
- не впливає на економічний розвиток [14].

Дослідження проводились у різних країнах за неоднакові періоди часу і з використанням різних методик. Кожен дослідник включав до інфраструктури різні елементи — телефонні мережі та дороги [12], законодавство, що регулює фінансово-кредитну систему, транспорт і телекомунікації [5], освіту, парки, захист навколишнього середовища, телекомунікації [15].

На нашу думку, сучасні методологічні підходи до пояснення сутності категорії інфраструктури можна поділити на два напрямки — політекономічний та управлінсько-економічний.

Згідно з першим підходом інфраструктура аналізується як категорія політичної економії; передбачається розгляд місця та ролі інфраструктури в суспільному виробництві на новому етапі розвитку економічних відносин. Інфраструктура в такому значенні “виражає виробничі відносини з приводу діяльності різних об'єктів як виробничого, так і невиробничого характеру, спрямованої на створення комплексу умов для розвитку економіки і забезпечення життєдіяльності та інтелектуального розвитку індивідуумів, тобто загальних умов зростання суспільного виробництва і соціального прогресу” [4, 11–12]. Загальні умови в даному випадку означають як фізичний склад інфраструктури, так і безпосередньо послуги, що надаються за допомогою її матеріально-технічної бази.

Пояснення сутності інфраструктури відповідно до другого підходу ґрунтується на уявленні про неї як засобу збільшення ефективності управління для задоволення потреб фірм та домогосподарств. При цьому всю економіку представ-

лено як цілісну систему, а інфраструктуру — як одну з підсистем, яка з іншими об'єктами державного управління забезпечує безперерйне багаторівневе функціонування взаємозв'язків з відповідними суб'єктами управління [1, 37]. Інфраструктура сприяє налагодженню взаємозв'язку між окремими елементами певної цілісної системи, в якій вона є підсистемою.

В мікроекономічному розумінні системою можна вважати будь-яке підприємство, що має власну транспортну, складську, комунікаційну підсистему (тобто інфраструктуру). Макроекономічний підхід розглядає економіку на національному рівні, на рівні країни, що функціонує як система підприємств, організацій, відносин, які зв'язуються між собою за допомогою інфраструктурних об'єктів.

Отже, сутність категорії інфраструктури за різних підходів є такою: перший (політекономічний) підхід характеризує інфраструктуру як умови функціонування суб'єктів господарювання, другий (управлінсько-економічний) відображає інфраструктуру через її функціональний вплив на процес економічного відтворення. З огляду на визначення ролі інфраструктури в економіці, що має розкриватися в дефініції поняття “інфраструктура”, важливо оцінити обидва підходи та побудувати визначення, яке б найкращим чином враховувало властивості інфраструктури як фактора, що формує умови економічного відтворення, та її функціональне призначення.

Використання єдиних правил побудови та введення понять лежить в основі філософсько-логічного підходу. Відповідно до нього структура будь-якого поняття складається з трьох головних компонентів [3, 68, 70–71]:

- 1) база поняття — множина всіх сутностей, про які за допомогою цього поняття мислять та/або формують такі чи інші твердження;
- 2) репрезентативна частина — засоби і структура, які відображають основу в деякій інтелектуальній системі. Такими засобами є символні (мовні) описи бази;
- 3) зв'язки репрезентативної частини і бази.

Основою формування бази поняття є дотримання певних принципів: те, що закладається у розуміння категорії інфраструктури, повинно виконувати однакові функції для обраного явища та мати спільні ознаки. Цей принцип є обов'язковим для побудови визначення, оскільки поняттям називають думку, що являє собою узагальнення предметів деякого класу за їх специфічними ознаками [7, 287].

Базою поняття “інфраструктура” слугує вся сукупність елементів, галузей, видів діяльності та підприємств соціально-економічної системи, які мають підпорядковане значення. Це відповідає тлумаченню самого терміна “інфраструктура” і є традиційним формулюванням в економічних дослідженнях.

Термін “інфраструктура” походить від латинського “infra” — під, нижче та “structure” — будова, розташування. Зустрічаються різні тлумачення терміна “інфраструктура”: фундамент будівлі (походження від будівництва); комплекс споруд, комунікацій (походження від військової справи), що забезпечує певну діяльність; у значенні “за межами будови”.

Поява поняття “інфраструктура” саме у військовій та будівничій практиці обумовила його використання в перших економічних дослідженнях у досить вузькому розумінні, яке, однак, не мало на той час певних концептуальних меж. Обмежене застосування поняття інфраструктури спричинило різне бачення науковцями її змісту в процесі подальшого розвитку категорії. Наприклад, у 60-х роках ХХ ст. під категорією “інфраструктура” розуміли переважно дороги та телекомунікаційні сполучення.

На сьогодні інфраструктура включає в себе такі сфери суспільно-економічного життя країни, які містять галузі обслуговування населення, виробництва і держави. Варіюють і складові інфраструктури. Аналіз досліджень показує, що до неї входять транспорт, зв'язок, складські приміщення, житлово-комунальне господарство, законодавство, банки, біржі та ін.

Наведена база як сукупність елементів являє собою певне економічне явище, що може бути описане за допомогою мови. Опис являє собою дефініцію — коротке логічне визначення, що встановлює істотні відмінні риси предмета (чи значення понять), його зміст і межі [6].

Поняття інфраструктури може мати багатоманітні дефініції, з огляду на специфіку того чи іншого дослідження, які класифікуються за різними ознаками:

- за напрямком економічної науки: теорія виробництва, урбаністика тощо;
- за видом ринків: інфраструктура товарного ринку, інфраструктура ринку праці, інфраструктура ринку капіталів тощо;
- за цілями дослідження: виявлення впливу на зменшення рівня безробіття, залежність від культурно-історичних або природних передумов тощо;

- за видом управлінської діяльності: фінансова, інноваційна, технологічна, інформаційна, екологічна, інституційна інфраструктура.

Властивості інфраструктури підвищувати ступінь інтегрованості суб'єктів господарювання в економіці доводяться і західними дослідниками, тлумачення яких ґрунтуються на управлінсько-економічному підході. Зокрема, Д. Пірс розглядає інфраструктуру як сукупність структурних елементів економіки, що полегшують перетік товарів і послуг від продавця до покупця [16, 204]. Подібна дефініція дає більш конкретне уявлення про місце інфраструктури у відносинах “продавець — покупець” в ринковій економіці. Однак у даному визначенні майже не простежується етимологічне значення інфраструктури як необхідної компоненти економічної діяльності, тому такий спосіб тлумачення інфраструктури лише частково розкриває її сутність.

Частіше зустрічається аналіз особливостей становлення категорії “інфраструктура”. У значній кількості досліджень, присвячених цій категорії, підкреслюється важливість інфраструктури для економічного розвитку та економічного зростання. Однак західні дослідники, особливо зарубіжні, обмежуються у визначеннях переліком тих інфраструктурних галузей чи об'єктів, що складають предмет окремого наукового аналізу. І вони також визнають проблему остаточної невизначеності поняття [10, 149–150].

Класифікація є одним із засобів вирішення проблеми визначення понять. Вона дозволяє уточнювати об'єкт, відношення якого до окремої категорії відображає специфічне явище. Одним з видів інфраструктури є соціально-економічна, яка викликає значні суперечності у визначенні об'єкта, відносно якого такий вид інфраструктури виділяється.

Так, згідно з Б. Хомелянським, соціально-економічна інфраструктура є складовою соціальної інфраструктури. Ефекти складових соціально-економічної інфраструктури у відтворювальних процесах пов'язувалися з особистістю робітника, який за її допомогою задовольняє інтелектуальні та соціальні потреби [8, 7–8].

Зважаючи на те, що робітник у наведеній теорії протиставляється населенню, в інших наукових працях такий підхід зазнає гострої критики. Дослідникам “важко погодитися з тим, що така група галузей соціальної інфраструктури, як народна освіта, культура та охорона здоров'я, пов'язана тільки з робітником, а роздрібна торгів-

ля, громадське харчування, побутове обслуговування та інші — переважно з населенням” [4]. До того ж відзначимо, що в соціально-економічну інфраструктуру включалися лише ланки, що забезпечують відтворювання робочої сили та розвиток особистості робітника (освіта, охорона здоров'я та культура).

Поняття “соціально-економічна інфраструктура”, на наш погляд, має відображати дію її елементів на відтворювальні процеси не лише через робітника, а й через виробничі процеси, технології, логістику та ін. Більш правомірним вважається другий підхід, оскільки він включає до поняття соціально-економічної структури не лише окремі елементи соціальної інфраструктури, а розглядає її з позицій як соціальної, так і виробничої (економічної) інфраструктури. Тим самим другий підхід розширює поняття “соціально-економічна інфраструктура”, розуміючи інфраструктуру в повному соціально-економічному контексті.

В зарубіжних дослідженнях застосовується саме такий підхід. Дослідники, з метою забезпечення однозначного сприйняття сутності інфраструктури і намагаючись пояснити її роль в соціально-економічному розвитку та економічному зростанні, почали вважати, що сукупність соціальної та економічної інфраструктур належить до відособленої категорії — соціально-економічної інфраструктури [10].

Світовий банк ототожнює економічну інфраструктуру з факторами економічного розвитку та зростання, включаючи до неї такі елементи: іригаційні системи, інженерні споруди, транспорт, водо-, газо-, енергопостачання та ін. [2, 2]. Така властивість цих елементів, як ефект масштабу та зовнішні ефекти, є головним критерієм. Методологічною основою визначення економічної інфраструктури постають теоретичні розробки П. Розенштейна-Родана, Р. Нурске, А. Гіршмана [11]. Однак концептуальне відображення економічної інфраструктури в цих дослідженнях враховує лише частину загального ефекту інфраструктурної підсистеми, який вона справляє на економіку.

Соціальна інфраструктура відіграє не меншу роль. До неї належать освіта, охорона здоров'я, культурні установи та ін. Можна відзначити, що їй притаманні ті ж властивості, що й економічній інфраструктурі.

Ефект масштабу є основною властивістю соціально-економічної інфраструктури. Він діє як в освітній галузі, яка є по суті суспільним благом,

так і в галузі охорони здоров'я. Збільшення доступу до цих благ ще на одного користувача не спричиняє зростання витрат, а іноді, навпаки, знижує їх, враховуючи зовнішні ефекти. Коли відбувається передання знань від викладача до слухачів, то збільшення кількості слухачів на одну особу не впливатиме значно на зміст і форму передання знань, однак збільшення кількості освічених людей в суспільстві може призвести до загального суспільного виграшу у вигляді покращання культури суспільства, зростання продуктивності праці та ін. Те саме відбувається і з послугами охорони здоров'я.

Звичайно, неможливо однозначно стверджувати про відносне зменшення витрат внаслідок збільшення кількості користувачів послуг на одиницю. Специфікою економічної діяльності є обмеженість ресурсів. Наприклад, це обмеженість приміщень в закладах освіти, обмеженість часу тощо. З огляду на ці обмежувальні параметри вважають, що освіта та інші складові соціальної інфраструктури належать до змішаних суспільних благ. Оскільки в умовах перевантаження може існувати конкуренція між споживачами благ, елементи економічної інфраструктури так само не можуть бути чистими суспільними благами.

Враховуючи новітні тенденції в розгляді явища інфраструктури та її класифікації, доцільно використовувати поняття соціально-економічної інфраструктури як об'єкта державного управління, що являє собою поєднання соціальної складової інфраструктури, яка забезпечує життєдіяльність та відтворення кадрового потенціалу, та економічної складової інфраструктури, що забезпечує функціонування суб'єктів господарювання в економічній системі.

За другим підходом поняття "соціально-економічна інфраструктура" потребує уточнення свого визначення. Воно має логічно описувати явище і надавати повного розуміння предмету дослідження.

Одна з головних проблем, яку дає змогу вирішити наукове визначення понять, — проблема формування, розпізнавання та розвитку економічних категорій. Сутність наведеної проблеми полягає у виникненні різноманітних мовних і змістовних суперечностей, що є наслідком різноманіття наукових напрямків, або ж, навпаки, існування єдиного терміна для позначення предмета дослідження. За таких умов стає можливим поступове віддалення досліджень від їх наукової істинності.

Соціально-економічна інфраструктура тривалий час вважалась об'єктом, що призначений обслуговувати матеріальне виробництво та населення. До 90-х років визнавалося, що її об'єкти виконують лише єдину функцію — забезпечення загальних умов соціально-економічного розвитку [4]. Зміна функціонального призначення інфраструктури на сучасному етапі характеризується переміщенням з полюса забезпечення умов розвитку та обслуговування до полюса забезпечення та регулювання економіки у вигляді впливу на весь процес відтворення. Виходячи з наведених вище елементів економіки, що зараз належать до інфраструктури, такі функції може виконувати кожен з них, незважаючи на різноманітність походження, стану, в якому функціонує той чи інший об'єкт, та значущості в активізації певної сфери економічної діяльності.

Дія складових інфраструктурної підсистеми здійснюється в діалектичній єдності: її складові виконують однакові за значенням, але різні за характером функції. Реалізація цих функцій відбувається в тісному взаємозв'язку та єдності. Сучасні дослідники визначають декілька функцій, які впливають з розуміння соціально-економічної інфраструктури як підсистеми, що забезпечує діяльність ринкових агентів та держави. До таких функцій належать інтегральна функція, функція регулювання, функція забезпечення.

Забезпечення безперервного багаторівневого функціонування ринкової системи лежить в основі інтегральної функції соціально-економічної інфраструктури. Функція регулювання є похідною від інтегральної. Регулююча функція впливає з функції забезпечення і реалізується у двох формах — активній та зворотній. Активна форма регулювання визначається через необхідність інфраструктури як невід'ємної частки функціонування всієї економіки, а також як інструменту забезпечення розширеного відтворення. Крім того, інфраструктура може сигналізувати про проблеми в тій чи іншій ланці матеріального виробництва. У цьому постає зворотна дія регулюючої функції. Функція забезпечення реалізується через створення загальних умов матеріального виробництва і споживання, підготовку загальних умов для функціонування всього суспільного капіталу, забезпечення різноманітних видів людської діяльності на локальному, регіональному, національному та міжнародному рівнях, сприяння розвитку людського капіталу через систему освіти, соціального забезпечення, охорони здоров'я, функціонування закладів культури та ін. [1].

Отже, значення інфраструктури можна розглядати в різних площинах з огляду на вказані функції. По-перше, вона є часткою національного багатства, що не належить до тієї чи іншої галузі виробництва окремо, але відіграє вагомую роль для всього господарського комплексу. Тут соціально-економічна інфраструктура відображає економічні відносини, що характерні для будь-якої ланки економіки. Функціонування всіх галузей економіки як єдиної економічної системи зумовлюється існуванням зв'язків, які встановлює інфраструктура через економічні відносини.

По-друге, інфраструктура є базою для розвитку всіх галузей господарства. На мікрорівні шляхом логістичного забезпечення підприємств, забезпечення нормальних умов виробництва, пов'язаних з вчасним та якісним постачанням водних ресурсів, енергоресурсів, телекомунікаційних послуг, підвищенням кваліфікації кадрів, інфраструктура сприяє процесу ефективного виробництва. Створюються умови для розподілу, обміну та споживання вхідних ресурсів, напівфабрикатів та кінцевої продукції в межах підприємства. На макрорівні соціально-економічна інфраструктура встановлює зв'язки між окремими господарюючими одиницями, що позитивно відбивається на ефективності всього суспільного виробництва, а тому може так само ефективно сприяти розширеному економічному відтворенню. Ці механізми неминуче призводять до зниження трансакційних витрат суб'єктів господарювання, які в трансформаційній економіці посідають близько 50 % ВВП.

Визначимо окремі особливості об'єктів соціально-економічної інфраструктури. Передусім усі елементи можна поділити на мережні та дискретні. Специфічними ознаками мережної інфраструктури є існування відповідних фізичних зв'язків між її елементами, а також обмеженість у просторі. Наприклад, водопостачання та каналізація є мережною системою лише в межах населеного пункту. Великі канали, дороги, залізниці складаються в мережі на відстані кількох сот, тисяч та більше кілометрів. Отже, враховуючи, що певні інфраструктурні об'єкти знаходяться на обмеженій території, вони матимуть і дискретний характер при оцінюванні всієї країни чи регіону. Об'єкти інфраструктури соціального призначення (заклади освіти, охорони здоров'я, культури тощо) мають дискретний характер. Мережний характер таких структур може бути обумовлений лише інституційно через диференціацію прав власності. Оскільки ж для цілей забезпечення ін-

фраструктурою суб'єктів господарювання розподіл прав власності важливий більшою мірою лише для визначення обсягів фінансування таких об'єктів, інфраструктурні елементи соціального призначення будемо вважати тільки дискретними, тобто такими елементами, що розташовані певними сукупностями чи поодинокі на території країни.

Репрезентативна частина поняття соціально-економічної інфраструктури виходить з викладених вище її характеристик. Основними складовими її є виконання функцій інтеграції, регулювання та забезпечення.

Таким чином, можна дійти висновку, що соціально-економічна інфраструктура є окремою підсистемою господарського комплексу, що за рахунок зниження трансакційних витрат забезпечує ефективність виробництва, розподілу, обміну та споживання, а також регулює відносини між об'єктами і суб'єктами управління.

Наведене визначення відбиває функціональну сутність соціально-економічної інфраструктури як об'єкта державного управління, а також визначає її роль в економіці та управлінні.

Відзначимо, що соціально-економічна інфраструктура як об'єкт державного управління в економіці призначена забезпечувати ефективну діяльність економічних агентів. Те, наскільки виконується наведене призначення соціально-економічної інфраструктури, потребує визначення її можливостей у досягненні економічного зростання, що розкриваються через її потенціал. Як категорія інфраструктури може мати багатоманітні тлумачення, так і категорія інфраструктурного потенціалу може розглядатися в різних за широтою змісту значеннях.

Сукупність кадрових, матеріально-технічних, інформаційних та організаційних ресурсів, призначених для забезпечення господарської діяльності економічних агентів, являє собою інфраструктурний потенціал. Він накопичується та укріплюється в результаті розвитку соціально-економічної інфраструктури. Елементами інфраструктурного потенціалу слугують основні фонди, трудові ресурси та матеріальні витрати, аналіз стану і тенденцій яких є необхідною умовою розкриття закономірностей економічного зростання у країнах. Формування потенціалу соціально-економічної інфраструктури в забезпеченні розширеного відтворення здійснюється через оновлення її складових, зокрема, основних фондів. Послуги ж, що надаються за допомогою використання наявних основних фондів інфраструк-

тури, становлять собою перманентну підтримку виробничих відносин. Потенціал інфраструктури в даному випадку обмежений у здатності сприяти економічному зростанню, що пов'язано лише з нормальними умовами виробництва.

Важливою характеристикою інфраструктурного потенціалу є його здатність накопичуватися і забезпечувати наявність тривалого ефекту від отримання послуг високої якості, особливо у сфері освіти та охорони здоров'я, а також у таких галузях економічної інфраструктури, як дорожнє господарство, зв'язок, електроенергетика та ін. Після піку свого розвитку соціально-економічна інфраструктура потребує постійної модернізації, оновлення системи знань, впровадження нових технологій з метою відповідності зростаючим потребам економічних агентів. Уникнути втрат інфраструктурного потенціалу можливо за умови, якщо ці процеси відбуваються вчасно. Недостатня забезпеченість даних процесів через систему фінансування спричиняє зменшення інфраструктурного потенціалу і тим самим гальмує ділову активність.

Складним завданням є кількісне вимірювання інфраструктурного потенціалу. Проте можна розробити синтетичний, інтегральний показник, який відображає як речові елементи — матеріально-технічну базу, так і неречові — кваліфікацію персоналу, рівень освіти, ефективність фінансування.

Слід зазначити, що на початку 90-х років країни-лідери з перехідною економікою (Польща, Угорщина, Чехія та ін.) проводили політику, яка носила більш вибіркового характеру у порівнянні, наприклад, з Азербайджаном, Казахстаном, Росією, Україною. Першочергове надання коштів з бюджету здійснювалось тим сферам, які були непривабливими для приватних інвесторів. До таких належать передусім об'єкти економічної інфраструктури (житлово-комунальне господарство, дороги тощо). Особливе значення подібних "вливань" полягає в тому, що вони дозволяли подолати характерну для центральноєвропейських країн нерозвиненість інфраструктури, яка, у свою чергу, запобігала активному обміну капіталів між секторами економіки.

В сучасній теорії державного управління має місце розвиток і зміна категорії, які проникають з одних наук в інші. У свою чергу, кожне окреме наукове дослідження переслідує свою мету, тому потребує вказівки, яка саме база поняття розуміється, яка буде репрезентативна частина, що не суперечить сутності самої категорії.

Таким чином, сучасне розуміння категорії соціально-економічної інфраструктури не має чітко визначених організаційних меж. Як традиційно інфраструктурні галузі забезпечуються своєю інфраструктурою, так і будь-яка управлінська діяльність може мати свою інфраструктуру. Оскільки інфраструктура, за визначенням, забезпечує функціонування цілісної системи, то різноманітність елементів цієї системи дозволяє виділяти й інфраструктуру, що безпосередньо забезпечує діяльність споріднених груп цих елементів. Створення визначення дає змогу представити соціально-економічну інфраструктуру як об'єкт державного управління з точки зору предмету даного дослідження.



### Література

1. Гриценко А., Соболев В. Ринкова інфраструктура: суть, функції, будова // Економіка України. — 1998. — № 4. — С. 35–44.
2. Інноваційна стратегія українських реформ / А. С. Гальчинський, В. М. Геєць, А. К. Кінах, В. П. Семиноженко. — К.: Знання України, 2002. — 336 с.
3. Кузнецов В. Поняття та його моделі // Філософська думка. — 1998. — № 1. — С. 61–80.
4. Социальная инфраструктура: вопросы теории и практики / А. Н. Алымов, А. И. Кочерга, В. А. Богаенко и др. — К.: Наук. думка, 1982. — 332 с.
5. Статистичний щорічник України за 2008 рік / За ред. О. Г. Осауленка. — К.: Консультант, 2009. — 632 с.
6. Танган С. А. Сущность глобализации и международные проблемы // Глобализация. Конфликт или диалог цивилизаций? — М.: Издат. дом "Новый век"; Ин-т микроэкономики, 2002. — С. 101–109.
7. Философский словарь / Под ред. И. Т. Фролова. — 4-е изд. — М.: Политиздат, 1981. — 445 с.
8. Хомелянский Б. Н. Социалистическое воспроизводство (воспроизводственный потенциал социальной инфраструктуры). — М.: Экономика, 1989. — 112 с.
9. Aghion P., Schankerman M. Competition, Entry and the Social Returns to Infrastructure in Transition Economies // Economics of Transition. — 1999. — Vol. 7(1). — P. 79–101.
10. Button Kenneth. Infrastructure Investment, Endogenous Growth and Economic Convergence // The Annals of Regional Sci. — 1998. — P. 145–162.
11. Cain P. L. Historical Perspective on Infrastructure and US Economic Development // Regional Science and Urban Economics. — 1997. — № 27. — P. 117–138.
12. Canning D., Pedroni P. Infrastructure and long-run economic growth // CAER II Discussion Paper. Harvard Inst. for Int. Development, US. — 1999. — № 57. — 48 p.
13. Devarajan, Shantayanan, Vinaya Swaroop, Heng-fu Zou. The Composition of Public Expenditure and Economic Growth // Journ. of Monetary Economics. — 1996. — № 37. — P. 313–344.

14. Kocherlakota, Narayana R., Kei-Mu Yi. Simple Time Series Test of Endogenous VS Exogenous Growth Models: an Application to the United States // Rev. of Economics and Statistics. — 1996. — Vol. 78, № 1. — P. 126–134.

15. Maoyuki Yoshino, Masaki Nakahigashi. Economic Effects of Infrastructure: Japan's Experience after World War II // JBIC Rev. — 2000. — № 3. — P. 3–19.

16. The MIT Dictionary of Modern Economics. — 3rd ed. / Ed. by David W. Pearce. — Cambridge (Massachusetts): The MIT Press, 1986. — 462 p.

*Соціально-економічна інфраструктура як об'єкт державного управління в економіці призначена забезпечувати ефективну діяльність економічних суб'єктів. Наукове вивчення категорії соціально-економічної інфраструктури сприяє у перспективі підвищенню цієї ефективності.*

*Социально-экономическая инфраструктура как объект государственного управления в экономике предназначена обеспечивать эффективную деятельность экономических субъектов. Научное изучение категории социально-экономической инфраструктуры способствует в перспективе повышению этой эффективности.*

*The social-economic infrastructure as object of the government in economy is intended to provide effective activity of economic subjects. Scientific studying of a category of a social and economic infrastructure promotes, in the long term, to increase of this efficiency.*

Надійшла 10 вересня 2009 р.