

2. *Роуз Аккерман С.* Корупція і держава. Причини, наслідки, реформи / Пер. з англ. – М., 2003. – С. X.
3. *Роуз-Акерман С.* Економіка корупції // Журнал державної економіки. – Том 4. – № 2. – С. 187–203.
4. *Спіфанов Н.* Дослідження корупції на основі методів економічної теорії // Питання економіки. – 2007. – № 1. – С. 33–44.
5. *Беккер Г.С.* Економіка // Кримінал перетинів. –1995. Осінь. – Р. 8–15.

Львовчкін М.О.

аспірант,

Львівський національний університет

similar papers at core.ac.uk

provided by Institutional Repository of Vadym Hetma

ІНФРАСТРУКТУРА ЯК ОБ'ЄКТ ЕКОНОМІЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

Інфраструктура впливає на освоєння життєвого простору суспільства і на загальну якість життя в ньому. Соціально-економічні передумови виникнення інфраструктури обумовлені розвитком товарного виробництва: у міру розширення кордонів товарно-грошових відносин формувалися потреби і з'являлися можливості виникнення нових видів діяльності.

Спочатку під цими умовами малися на увазі транспорт та енергетика, а також державна пошта та інші установи, які виступали в якості фундаменту (бази) виробництва.

У класичній економічній думці інфраструктурі відводилася допоміжна роль у розвитку суспільного виробництва, і як синонім цього поняття використовувалось поняття «громадський накладний капітал». І хоча термін «інфраструктура» став широко використовуватися в економічній літературі лише в другій половині ХХ століття, проте вже А. Сміт у своїй праці «Дослідження про природу і причини багатства народів» (гл. 9) наголошував на необхідності створення громадських споруд і установ, потрібних для розвитку виробництва. Поглиблюючи цю ідею, К. Маркс використовував ряд категорій, тожних за своїм соціально-економічним змістом поняттю «інфраструктури». Це, зокрема, «загальні умови процесу виробництва», «загальні умови праці» [1]. Саме створення спільних оптимальних умов для виробництва товарів, їх вільного руху і особистого споживання і є той пріоритет, який відрізняє інфраструктуру від інших видів діяльності. Саме він є основною ознакою виділення її галузей з національного господарства. Саме це і визначає визначення інфра-

структури як «сукупності галузей і видів діяльності, які обслуговують виробництво і господарство в цілому, створюють для них загальний фундамент, опору [2].

Концепція інфраструктури довгий час була відсутня в економічній науці з досить простої причини. «Загальні умови процесу виробництва» хоча і грали важливу роль в економіці, але, за Смітом, Марксом, Маршалом та іншими великими економістами того часу, продукт створюється землею, працею і капіталом. І при тому, що поняття «капіталу» як фактору виробництва грало ключову роль у більшості економічних теорій, але дане поняття не було диференційованим – дороги і фабрики об'єднувалися загальним поняттям «капітал», а очевидні відмінності між ними ігнорувалися. При цьому «за загальної мовчазної згоди» в економічній науці під поняттям «капітал» розумівся лише «виробничий» капітал приватних компаній.

І тільки в другій половині ХХ ст. деякі вчені стали робити спроби виділити «загальні умови процесу виробництва» або інфраструктуру в окреме поняття. Так, Пол Розенштейн-Родан відзначав: «... перед будівництвом фабрик, необхідно спонсорувати створення великої маси інфраструктурного капіталу або інфраструктури, оскільки виключно ринкові механізми не створять її вчасно» [3].

У роботі фахівців Світового банку [4] були виділені чіткі критерії інфраструктури. До інфраструктури відносилися ті об'єкти, які мають усі або майже всі з таких характеристик:

1) об'єкти повинні бути основним капіталом, вони повинні споживатися не безпосередньо, а використовуватися разом з працею та іншими факторами виробництва (наприклад, землею), в процесі надання послуг;

2) віддача від об'єктів інфраструктури змінюється стрибкоподібно, а не поступово. Так, дамба або міст, побудований на 80 %, мають близьку до нуля корисність;

3) об'єкти інфраструктури мають тривалий термін корисного застосування. Їх життєвий цикл вимірюється десятиліттями, а іноді навіть століттями. У Європі досі є дороги і каналізації, що датуються часом Римської імперії;

4) Інфраструктура прив'язана до певної території. На відміну від іншого майна, об'єкти інфраструктури зазвичай нерухомі. Каналізаційна система в точці А ніяким чином не може виконувати свої функції в точці Б. Нерухомість інфраструктури в сукупності з трива-

лим терміном корисного використання призводить до того, що інвестиції в інфраструктуру визначають географію економіки і регіональну політику країни на десятиліття вперед;

5) інфраструктура або послуги, що нею надаються, звичайно споживаються як домогосподарствами, так і підприємствами, тобто це одночасно може бути і кінцевим споживанням, і (або) проміжним. Така ситуація веде до того, що разове створення інфраструктури забезпечує тривале збільшення і добробуту, і випуску продукції.

Отже інфраструктура – це система обслуговування, що створює сприятливі умови для основних галузей економіки та задовольняє потреби населення.

Особливості інфраструктури:

- 1) вона не створює матеріальних цінностей;
- 2) її основна функція – надання послуг;
- 3) вона має міжгалузевий характер;
- 4) вона має велику капіталоемність;
- 5) процес її створення є досить тривалим;
- 6) вона просторово незмінна.

Список використаних джерел

1. Маркс К., Енгельс Ф. Соч., 2-е изд., Т.46, Ч.2., С. 22
2. Електронний ресурс [Http://slovar-lopaticov.ru/](http://slovar-lopaticov.ru/)
3. Meier G., Seers D. Pioneers in Development. – New York: Oxford University Press for the World Bank. – 1984. – 372 p.
4. Prud'homme Remy. Infrastructure and development. Washington D.C. – The Worldbank. – 2004.
5. Електронний ресурс https://www.distanz.ru/feed/lectures/teoreticheskie-aspekty-izucheniya-infrastruktury-munitsipalnoy-ekonomiki_2748

Кочук С.І.

аспірант,

ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана», м. Київ

ЕКОНОМІЧНА ПОЛІТИКА ТА НАЦІОНАЛЬНІ МОДЕЛІ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ: ХАРАКТЕР ВЗАЄМОЗВ'ЯЗКУ

Економічна роль сучасної держави – одне з найважливіших питань економічної теорії, яке в умовах становлення інформаційної