

Роль держави у забезпеченні інфраструктури: еволюція концепцій та сучасні погляди

Стаття присвячена розгляду економічних та історичних причин зміни концепцій регулювання інфраструктури. Розглянуто особливості і необхідність механізму державного регулювання даної галузі та переваги і недоліки механізму ринкового регулювання. Проведено аналіз практики та представлено схеми взаємодії держави та приватних агентів у забезпеченні інфраструктури в країнах з ринковою економікою та в трансформаційних економіках.

The article is devoted to consideration of economic and historical reasons of changes in infrastructure regulation conceptions. The peculiarities and necessity of government regulation of this sector, benefits and shortcomings of market regulation mechanism are presented. The analysis of practice is carried out. Article describes the frameworks of interaction between government and private agents in infrastructure provision in countries with market and transition economies.

Економічне зростання більшості країн світу зумовлюється рівнем розвитку елементів економічної системи, зокрема, соціально-економічної інфраструктури. Вона включає в себе транспорт, зв'язок, житлово-комунальні послуги, охорону здоров'я тощо. Якість інфраструктури значною мірою зумовлює ефективне функціонування всієї економіки. Як показав досвід колишнього СРСР, державне фінансування інфраструктурних галузей, за умови обмеженості бюджетних ресурсів, здатне лише підтримувати їх функціонування при обмежених можливостях розвитку.

Стан інфраструктурного забезпечення в Україні не відповідає потребам економічного зростання. Це проявляється у зростанні транзакційних витрат підприємств, витрат на отримання послуг та витрат, пов'язаних з їх недостатньою якістю. Отже, інфраструктурний сектор вітчизняної економіки потребує суттєвого реформування. Воно здійснюється, але повільними темпами. Причина полягає в успадкованому з радянських часів малоефективному механізмі регулювання інфраструктурної галузі, спрямованому переважно на екстенсивний розвиток підприємств соціально-економічної інфраструктури. В його рамках фінансування з державного бюджету збиткових підприємств водо-, газо- та енергопостачання, а також транспортних, телекомунікаційних здійснюється переважно на основі "залишкового принципу", що не сприяє технологічному оновленню, впровадженню нових організаційних форм управління тощо.

Багато країн світу значною мірою використовують ринкове регулювання підприємств інфра-

структури через приватизацію, надання підприємств інфраструктури в довгострокову оренду, концесії тощо. Це має наслідком зростання конкуренції і, відповідно, покращення якості послуг та їх відносного здешевлення. Конкуренція на ринках інфраструктурних послуг забезпечується, незважаючи на монополістичну природу більшості таких ринків.

Зміна механізмів регулювання інфраструктури супроводжувалася як позитивними, так і негативними ефектами. Втім залишається відкритим питання про співвідношення у забезпеченні соціально-економічної інфраструктури держави та приватних підприємств. Для визначення того, які функції має виконувати держава за умови реформування інфраструктури на сучасному етапі, необхідно дослідити еволюцію теоретичних поглядів на роль держави в регулюванні соціально-економічної інфраструктури і економічної практики та окреслити основні риси концепцій даної проблеми. Дослідження дозволить виявити основні причини змін пріоритетності двох видів інститутів – держави та ринку – у забезпеченні інфраструктури на різних етапах розвитку країн світу. У свою чергу, це створить умови для розробки сценарію, за яким ці види забезпечення змінюють один одного.

Задачі дослідження передбачають огляд публікацій, в яких започатковано та розвинуто погляди щодо шляхів забезпечення інфраструктури; хронологічний аналіз основних теорій та концепцій; виявлення взаємозв'язку між державою і приватними агентами щодо забезпечення підприємств інфраструктури.

Проблеми державного та приватного забезпечення соціально-економічної інфраструктури розглядалися більшістю економічних шкіл та течій, які мали місце в XVIII-XX століттях. Значну увагу забезпеченню інфраструктури приділяли А.Сміт, Дж.Ст.Мілль, К.Маркс, А.Маршал, Дж.М.Кейнс, В.Ойкен, Ф.Хайєк, А.Лаффер, Т.Егертссон тощо. Сучасні теоретичні та практичні погляди зосереджені в роботах В.Базилевича, М.Дайлами, М.Клейна, А.Естаче, А.Аслунда, Т.Ділоренцо, Н.Бартона та інших. Незважаючи на присутню в дослідженнях аргументацію щодо механізмів ринкового та державного регулювання інфраструктури, з часом вона спростовувалася іншими течіями, а економічна політика у сфері інфраструктури була нестабільною. Сучасні дослідження шляхів реформування інфраструктури характеризуються досить глибоким аналізом. Разом з цим на практиці кожен з методів, що пропонується для реформування та забезпечення інфраструктури, має свої недоліки і час від часу вимагає або втручання держави, або залучення ринкових агентів.

Прихильність до державного регулювання соціально-економічної інфраструктури виявляли представники класичної школи А.Сміт та Дж.Ст.Мілль. А.Сміт відводив державі дуже вузьку роль, яка полягала у створенні таких інституційних умов функціонування економіки, що не забезпечувалися приватними установами. Це – громадські роботи і освіта. Дж.Ст.Мілль у своїй праці “Принципи політичної економії” вказував, що благодійна дія “суспільних благ” неспостережна, від чого ринковий механізм зовсім не в стані спонукати споживачів до надання переваги подібним благам. Він першим вказав, що освіта як складова суспільних благ являє собою “фіаско ринку”, тобто той випадок, коли ринковий механізм неефективний [цит. за: 3, с. 196, 198]. Отже, незважаючи на відданість класичної школи постулату *laissez-faire*, держава має забезпечувати певні матеріальні умови існування суспільства.

К.Маркс не використовує поняття “інфраструктура”, проте досить детально розглядає роль транспорту, зв'язку і складського господарства в інтенсифікації виробництва як своєрідних послуг, що не створюють доданої вартості, а їх корисність споживається лише у момент вироблення самої послуги [6, с. 64]. У XIX столітті власниками залізниць були великі капіталовласники, які встановлювали надмірні ціни на транспортні послуги, мотивуючи це складнощами доставки товарів, що швидко псуються і є крихкими [6, с. 171]. Спираючись на його концепцію про базис і надбудову, найбільш прийнятними способами забезпечення вказаних елементів інфраструктури у країні є державне фінансування,

контроль за цінами, суспільна власність на засоби виробництва тощо.

Неокласичний підхід представлено поглядами А.Маршалла, який приділяє увагу сферам освіти, медичного обслуговування, забезпеченню та ефективності шляхів сполучення. Найбільш ефективним механізмом забезпечення засобів сполучення він вважав державний. Це було зумовлено зростанням попиту на послуги трамваїв, залізниць, суден, поряд із чим більш швидкими темпами зростала потреба в капіталі на їх забезпечення. Приватне забезпечення не в змозі було задовольнити ці потреби повною мірою. Лише дрібні судна, транспортні перевезення по шосейних дорогах та інші елементи інфраструктури, що не потребували великих обсягів капіталу, могли залишатися приватними [7, с. 373].

Ідеї Маршалла були розвинуті в працях А.Пігу. Фінансування державних витрат, на його думку, повинно здійснюватися за рахунок такої системи податків, що кожен член суспільства приносить однакову граничну пожертву [2, с. 88].

Велика Депресія 1929 року у США призначила нову роль державі – не лише накопичувати податки, а також витратити накопичені кошти на соціальну сферу в спадній фазі економічного циклу. Суспільні витрати позитивно впливають на відродження попиту в депресивній економіці, сприяючи збільшенню зайнятості. Дж.М.Кейнс для стимулювання ефективного попиту запропонував збільшити державні інвестиції і державні закупівлі товарів [5]. Передбачалося, що розширення інвестиційної діяльності держави буде спрямоване на організацію громадських робіт – будівництво доріг, освоєння нових районів тощо. Отже, основна ідея Кейнса щодо забезпечення інфраструктури полягає у впровадженні механізму державного регулювання.

В 50-60-х роках XX ст. поступово набувають популярності погляди, що ставлять під сумнів кейнсіанську модель макроекономічного регулювання. Такі погляди висловлювалися монетаристами, неолібералами і пізніше, в 70-80-х роках, представниками економіки пропозиції.

Неолібералізм відстоював ринковий механізм регулювання економіки як найбільш ефективний. Єдиною функцією держави є контроль наявності умов, необхідних для конкуренції. Як чиказька, так і лондонська та фрайбурзька школи, які відносяться до напрямку неолібералізму, зосереджувалися на тому, що держава має вирішувати ті питання, які неспроможний вирішити ринок, а в деяких випадках держава і приватні агенти мають тісно співпрацювати [2, с. 239-254].

Економіка пропозиції представила альтернативні погляди кейнсіанській теорії, орієнтованій на попит. Це, головним чином, зумовлювалося

ситуацією, що склалася в 70-80-х роках. Економіка розвинутих країн була охоплена так званою інфляцією пропозиції, панувала стагфляція. Виходом з ситуації було зростання сукупної пропозиції, засобом для чого могла стати мотивація підприємців. Відповідно, для збереження їх прибутку необхідно було зменшити податки та соціальні виплати, а також запровадити приватизацію державних підприємств, в тому числі і підприємств інфраструктури. Втручання держави в економіку, як вважалось, необхідно було звести до мінімуму [2, с. 255].

Зміна політичних пріоритетів від державного регулювання до приватного забезпечення інфраструктури була наслідком таких основних причин, як процес накопичення капіталу великими промисловими підприємцями, створення транснаціонального капіталу, а також нездатністю держави вивчати та задовольняти попит господарюючих суб'єктів на послуги інфраструктури, що найкращим чином могло забезпечуватися ринком. Це зумовлювало як розвиток тіньового сектора, так і корупцію в сфері державного управління [10, с. 3].

Як результат науково-технічного прогресу з'являються нові види комунікацій, шляхів сполучення та засобів пересування. Це сприяє швидшому обміну інформації, руху товарних потоків, що під дією законів концентрації та централізації власності спричиняє нагромадження значних обсягів капіталу. Відтак відбувається і розвиток форм капіталу – від індивідуального до акціонерного. Акціонування дає змогу об'єднувати дрібні приватні частки у капітали, обсяг яких можна порівнювати з розміром державного бюджету. Це перетворює їх на альтернативний спосіб фінансування виробництва, що досягають економії масштабу при значних капіталовкладеннях. Переважна кількість таких підприємств являє собою природні монополії, серед яких головне місце посідають підприємства інфраструктури.

Інституційний напрям економічної теорії зосереджує свою увагу на ролі ринкових і соціальних інститутів. Його представники не дають однозначної відповіді щодо переваг механізму ринкового чи державного регулювання. Вони свідчать, що не можна зробити ніяких позитивних стверджень загального характеру стосовно впливу приватизації підприємств, в тому числі й інфраструктурних, на суспільний добробут. В свою чергу, держава теж не завжди може підвищити добробут суспільства [9, с. 112]. Вона може надати виключні права власності, а також примусити агентів, що ці права отримали, оплатити тим, хто втрачає від цих прав. В разі, якщо це станеться, буде мати місце зростання добробуту.

З аналізу можна побачити, що особливості економічного розвитку у той чи інший період

формували певні концептуальні погляди, на яких ґрунтувалася державна економічна політика в галузі інфраструктурного забезпечення. Результати аналізу економічних поглядів на проблеми визначення механізму регулювання соціально-економічної інфраструктури узагальнено у таблиці.

З таблиці видно, що низькі можливості концентрації капіталу та сприйняття інфраструктури як послуг, які забезпечує держава, притаманні для XVIII-XIX століть, висунули державу на перше місце як основне джерело фінансування соціально-економічної інфраструктури.

Разом з інституційною економічною теорією з другої половини XX століття поступово починають формуватися сучасні погляди на роль держави та ринку у забезпеченні послуг інфраструктури. Спираючись на недосконалість кейнсіанських підходів до державного регулювання економіки, вони відстоюють протилежну позицію – приватне забезпечення всіх сфер економіки. На користь цієї концепції досвід розвинених країн показав, що ефективність функціонування приватних підприємств в ринкових економічних системах, як правило, вища, ніж державних [1, с. 77]. Емпіричною основою цього факту є дослідження, проведене Х.Клівом [10]. Незважаючи на деякі недоліки, механізм ринкового регулювання впливає на поширення інфраструктурних послуг серед незабезпеченого населення, сприяє скороченню управлінського апарату підприємств, підвищенню рівня менеджменту, що позначається на економії значних обсягів ресурсів і зростанні ефективності діяльності, забезпечує кращу якість послуг, не вимагає державного субсидування та збільшує податкові надходження до бюджету.

Незважаючи на позитивну тенденцію в сфері приватизації підприємств інфраструктури, дослідження іспанських економістів А.Фуенте та К.Вівеса припускають, що навіть якщо ринкові сили ведуть до зростаючої концентрації, це не обов'язково свідчить, що втручання приватних агентів у прийнятті рішень на місцевому рівні веде до ефективності [12, с. 16]. Крім того, "ефективна" інфраструктура може залежати більше від природи того "ринку", в якому вона знаходиться, ніж від того, хто нею володіє [13, с. 150]. Отже, вища ефективність приватного забезпечення може бути пов'язана з вищим ризиком невдачі ринкового механізму регулювання. І хоча конкуренція врешті-решт має призвести до появи більш ефективного власника підприємства інфраструктури, на проміжних етапах від невдалого проекту будуть страждати споживачі послуг, рівень добробуту яких буде знижуватися. В той же час з цим може бути пов'язане і відносне скорочення темпів зростання ВВП на душу населення.

Погляди різних економічних течій та шкіл на форми забезпечення інфраструктури

	Період	Державне регулювання	Ринкове регулювання	Змішане регулювання
Класична школа політекономії (А.Сміт, Дж.Ст.Мільль)	XVIII – поч. XIX ст.	+		
Неокласична школа (А.Маршалл)	Кін. XIX ст.			+
Марксизм	II пол. XIX ст.	+		
Інституціоналізм (Дж.Бьюкенен, Т.Еггертсон, Р.Коуз,)	Поч. XX ст.			+
Кейнсіанство	Поч. XX ст.	+		
Неолібералізм (Ф.Хайек, В.Ойкен)	XX ст.		+	
Монетаризм (М.Фрідман)	50-ті роки XX ст.		+	
Економіка пропозиції (А.Лаффер)	70-ті роки XX ст.		+	

За даних умов держава шляхом отримання фіскальних дивідендів від зростаючої економічної активності може бути більш активним учасником забезпечення інфраструктури через позитивні екстерналії від кожного інфраструктурного проекту. Тому доцільним в сучасних трансформаційних економіках вбачається якщо не приватизація природних монополій, то розподіл відповідальності за забезпечення інфраструктурних послуг між державою та приватними агентами.

Взаємозв'язок держави та приватних агентів при забезпеченні послуг інфраструктури може бути представлений у два способи, які розрізняються за ступенем участі обох сторін в управлінні підприємством інфраструктури.

Перший спосіб – це зміна форми власності підприємств, що надають послуги інфраструктури на різних стадіях їх розвитку. Подібний взаємозв'язок отримав назву “цикл приватизація – націоналізація” [11, с. 6]. Закономірність функціонування такого циклу притаманна країнам з ринковою економікою, де ініціатором інфраструктурної діяльності в більшості своїй виступають приватні компанії.

В загальному плані сценарій першого способу забезпечення може бути представлений як теоретична модель, що може описувати динаміку якісного розвитку інфраструктурного сектора по вісі “державне регулювання – приватне забезпечення”. Сценарій складається з декількох основних етапів:

1. Початкова ініціативна діяльність приватного підприємства з будівництва необхідних мереж, закладів для реалізації основної підприємницької мети.

2. Злиття та поглинання інших аналогічних фірм з метою досягнення ефекту масштабу.

3. Перетворення підприємства на природну монополію, яка піддається державному регулю-

ванню, зокрема відбувається зниження тарифів, розмірів платежів.

4. Зниження прибутковості та рентабельності діяльності природних монополій внаслідок державного контролю.

5. Погіршення якості інфраструктурних послуг внаслідок політики зменшення збитків, зниження ефективності функціонування підприємства.

6. Перехід природної монополії у державну власність (націоналізація).

7. Надання державних субсидій підприємствам природної монополії з метою забезпечення надання послуг господарюючим суб'єктам.

8. Зловживання керівництва природних монополій субсидіями та постійне зниження ефективності діяльності підприємств.

9. Обмеження фінансування підприємств державою, чим спричиняється неефективне підвищення тарифів на послуги.

10. Приватизація природної монополії з метою підвищення якості послуг та зростання прибутковості компанії.

В трансформаційних економіках цикл зміни форми власності підприємств інфраструктури має відмінні риси. Ініціатива створення таких підприємств і управління ними завжди були прерогативою держави. Відповідно, етапи 1-5 можуть не спостерігатися, хоча, починаючи з етапу створення підприємств інфраструктури, переважна їх більшість функціонує нестабільно. Так, послуги житлово-комунального господарства в період з 1995-1997 роки мали позитивний фінансовий результат, починаючи з 1998 року і по 2001 рік їх рентабельність стала від'ємною, при цьому збитковими є близько 50% всіх підприємств [8, с. 65-66].

В сучасних умовах економічного розвитку більшість природних монополій знаходяться на етапі 8-9, які характеризують зниження ефектив-

ності діяльності компаній та обмежене фінансування, яке не дозволяє придбати нові технології з метою економії ресурсів і підвищення якості інфраструктурних послуг. Деякі компанії вже продані приватним інвесторам, деякі ще перебувають на стадії реформування, зокрема підприємства житлово-комунального господарства. Найбільш поширеним інструментом регулювання таких підприємств зараз є збільшення тарифів. Однак такі заходи викликають соціальну напругу через невідповідність якості послуг та їх вартості. Тому наступним кроком слід очікувати етап 10 – приватизація більшості компаній та закладів, що надають послуги інфраструктури.

Описаний сценарій зміни форми власності підприємств на дві третини часу їх функціонування виявляється неефективним, тому запровадження і підтримка подібного способу взаємодії між державою та приватними підприємствами не може стати пріоритетною в Україні. В перспективі кожен наступний етап приватизації може виявитися початком нового циклу “приватизації – націоналізації”, тому в разі запобігання тривалій неефективності існування підприємства в світі надається перевага змішаному забезпеченню, яке певним чином може гарантувати постійне узгодження інтересів держави та приватних агентів. В результаті компанії можуть отримувати прибуток не нижче середнього по галузі, держава та суспільство – послуги вищої якості.

Другий спосіб взаємозв'язку, що ґрунтується на концепції змішаного забезпечення, виник як теоретичний та практичний результат синтезу поглядів на пріоритетність механізму державного регулювання та ринкового саморегулювання. Практика країн, що розвиваються, та багатьох трансформаційних країн дозволила узагальнити відмінний механізм забезпечення інфраструктури, який можна назвати “циклом націоналізації-приватизації”. Він передбачає комплексну співпрацю між державою та приватним підприємством у забезпеченні діяльності підприємства інфраструктури і складається з таких етапів (складено за [10]):

1. Створення державою підприємств, що надають інфраструктурні послуги.

2. Погіршення якості інфраструктурних послуг внаслідок неспроможності держави забезпечити зростаючі потреби споживачів, а також зростання корупції.

3. Корпоратизація та частково застосування контрактів для забезпечення підприємств інфраструктури.

4. Відсутність фінансової автономії та значний державний контроль за фінансовою діяльністю підприємств інфраструктури призвели до потреби державного субсидування підприємств.

5. Зростання державного субсидування та спустошення державного бюджету вимагали впровадження приватного забезпечення шляхом продажу існуючих активів підприємств інфраструктури приватним агентам.

6. Вливання інвестицій у сектор інфраструктури значним чином покращив якість послуг та загальний рівень добробуту населення.

7. Переукладання угод, скасування угод та повторна націоналізація інфраструктурних компаній стали наслідком довготривалості терміну окупності інвестицій, очікуваної політичної і соціально-економічної нестабільності та циклічного спаду в інвестиціях у даний сектор.

На сьогоднішній день найбільш поширеними видами співпраці є концесії, оренди, контракти на різних умовах, договори підядру тощо. Більшість підприємств, які обрали таку форму співпраці мають більше переваг, ніж чисто державне або приватне забезпечення за умови, що в секторі інфраструктури розвивається конкуренція. Це зумовлює вищий суспільний вигравш від змішаного регулювання. За відсутності конкуренції приватний агент користується своїм монополістичним становищем, підпадає під державне регулювання і тоді можливе продовження “циклу приватизації – націоналізації”.

Незважаючи на те, що приватно-державні товариства в певному змісті являють собою повернення до минулого досвіду, коли проекти розвитку інфраструктури в більшості країн світу фінансувалися з приватних джерел, а підтримка держави виконувала стимулюючу роль, така співпраця набуває сьогодні в світі все більше популярності, не виключаючи й Україну.

В Україні вже створено закони, які певним чином відповідають вимогам такої форми співпраці. Це закони України: “Про природні монополії”, “Про концесії”, “Про антимонопольний комітет України”, “Про обмеження монополізму та недопущення недобросовісної конкуренції у підприємницькій діяльності” тощо. Проте для реалізації основних завдань реформування соціально-економічної інфраструктури необхідне створення більш досконалої системи законів, які б дозволяли піднести державний та ринковий механізми регулювання на більш високий рівень на зразок розвинутих ринковим економікам.

Таким чином, аналіз розглянутої проблеми дає змогу зробити такі висновки і рекомендації:

1. Сучасна економічна політика держав, в яких розвиваються ринкові відносини, ґрунтується в більшості своїй на системі теоретичних поглядів певних наукових шкіл та напрямків. Їх різноманіття та історичний розвиток зумовлюють створення певних стереотипів в країнах, де ці напрямки переважають. Іноді наслідком цього стає економічна неефективність діяльності певних сфер економіки, зокрема соціально-

економічної інфраструктури, які суттєво можуть вплинути на формування конкурентного середовища та економічне зростання.

2. Еволюція поглядів на форми забезпечення послуг не дає чіткої відповіді про переваги “крайньої” (державної чи приватної) форми забезпечення інфраструктурних послуг, оскільки кожна конкретна концепція будувалася на основі історичних та економічних умов життя суспільства, зокрема пов’язаних з науково-технічним прогресом, процесом нагромадження та централізації капіталів, стадією суспільно-економічного розвитку суспільства.

3. Серед концепцій регулювання соціально-економічної інфраструктури слід виділити дві основні: державне та приватне регулювання. В розвинених ринкових економіках державне та приватне забезпечення підприємств інфраструктури чергується через закономірність існування так званого циклу “приватизація – націоналізація”, який є причиною того, що досить тривалий час свого функціонування підприємство діє неефективно.

4. На сучасному етапі більш поширеним є співпраця держави та приватних агентів з метою запровадження конкуренції на етапі надання прав власності на забезпечення послуг, хоча вона теж не позбавлена недоліків через рентоорієнтовану поведінку чиновників, низький рівень конкурентності, високі трансакційні витрати на укладання контрактів.

5. Спільна відповідальність держави та приватних підприємств у забезпеченні соціально-економічної інфраструктури може принести вищий загальний суспільний вигащ, на відміну від суто державної (неефективної) та приватної (високий ступінь ризику).

6. Для запровадження в Україні реформ щодо спільного регулювання підприємств інфраструктури необхідно розробити набір законодавчих документів, які дозволять прозоро відслідковувати процес надання прав власності та державного контролю за діяльністю приватних агентів.

Література

1. Акастьолов О.І. Фінансові аспекти приватизації власності в Україні // Фінанси України. – 2000. – № 9. – С. 75-78
2. Баргенов С.А. Экономические теории и школы (история и современность). – М.: Издательство “БЕК”, 1996. – 352 с.
3. Блауг М. Экономическая мысль в ретроспективе. – М.: Дело Лтд, 1994. – 720 с.
4. Инфраструктура и развитие. Отчет о мировом развитии – 1994. – Всемирный банк, Вашингтон. – 161 с.
5. Кейнс Д. Общая теория занятости, процента и денег // Классика экономической мысли: Сочинения. – М.: Изд-во “ЭКСМО-Пресс”, 2000. – 896 с.
6. Маркс К. Капитал. Критика политической экономии. Т. 2. Кн. 2. Процесс обращения капитала / Под ред. Ф.Энгельса. – М.: Политиздат, 1988. – Т. XVI. – 654 с.
7. Маршалл А. Принципы экономической науки: В 3 т. Т. 1 / Пер. с англ. – М.: Издательская группа “Прогресс”, 1993. – 416 с.
8. Статистичний щорічник України за 2000 рік / Державний комітет статистики України; За ред. О.Г.Осауленка. – Київ: Техніка, 2001. – 598 с.
9. Эггертссон Трауинн. Экономическое поведение и институты / Пер. с англ. – М.: Дело, 2001. – 408 с.
10. Clive H. Private Participation in Infrastructure in Developing Countries: Trends, Impacts, and Policy Lessons // World Bank Working Paper No. 5, The World Bank, 2003. – 47 p.
11. Dailami M., Klein M. Government Support to Private Infrastructure Projects in Emerging Markets // Paper, presented at the Conference “Managing Government Exposure to Private Infrastructure Projects: Averting a New-style Debt Crisis”, Cartagena, Columbia, 29-30 May 1997. – 29 p.
12. Fuente A., Vives X. Infrastructure and Education as Instruments of regional policy: Evidence from Spain / Economic Policy: A European Forum, April 1995, '20, p. 13-51.
13. McCracken M.C., Sonnen C.A. Infrastructure and the Canadian Economy: The Macroeconomic Impacts in “Infrastructure and Competitiveness”, editors Jack M.Mintz, Ross S.Preston, John Deutsch Institute for the Study of Economic Policy Queen’s University, Kingston, 1993. – P. 123-171.