

УДК 340.1

**Г. Ю. Зубко**  
кандидат юридичних наук,  
здобувач Запорізького національного університету

### ПРАВОВИЙ ЗМІСТ ПОНЯТТЯ «ІНФРАСТРУКТУРА»

**Загальна постановка проблеми.** Стрімкі зміни у життєдіяльності суспільства, пов'язані з динамікою запровадження інформаційно-технологічних процесів у всі сфери буття держави, створюють нові виклики та загрози, що потребують свого наукового осмислення задля своєчасного прийняття адекватних управлінських рішень на підставі адміністративно-правового регулювання. У такий спосіб, виникає необхідність чіткості й парадигмальності розуміння ключових понять. Якщо йдеться про категорії сегменту національної безпеки, важливість концептуально-методологічних засад питання набуває особливого значення, адже від вірності обраного шляху врешті-решт залежить реалізація умов повноцінного існування суверенної та незалежної держави. Тож, проблема виходить далеко за межі суто наукових інтересів, а розширює діапазон до меж законотворчої та правозастосовної діяльності.

**Аналіз публікацій.** Термін «інфраструктура» на теперішній час перейшов до когорти номінацій високочастотного вживання. Свідченням цьому є той факт, що при його згадці у пошуковій системі Google в україномовному сегменті виділяється 8 мільйонів 200 тисяч посилань [1], у російськомовному – 45 мільйонів 500 тисяч [2], в англійськомовному – 2 мільярди 580 мільйонів [3] згадок. Феномен поняття полягає в тому, що через термін воно функціонує не тільки в науковому, а й в офіційно-діловому стилях, включаючи юридичний, законодавчий, адміністративний, дипломатичний підстилі, все частіше потрапляє до текстів публіцистичного стилю. З позицій науки, він повноправно застосовується в економічних, соціологічних, політологічних, правових, управлінських, технічних і навіть лінгвістичних дослідженнях.

У сфері права різні аспекти поняття віднайшли своє віддзеркалення у наукових розвідках за авторством Д. С. Бірюкова, С. О. Гнатюка, С. І. Кондратова, В. А. Ліпкана, В. М. Лядовської, М. О. Рябого, Г. П. Ситника, О. М. Суходолі, С. С. Теленика та ін. Слід відзначити, що основна увага вчених зосереджена на правовому механізмі захисту окремих складових інфраструктури, зокрема, критичної, що, на думку науковців, є найбільш важливими з позицій забезпечення національної безпеки.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Попри значну кількість публікацій, присвячених дослідженню інфраструктури, саме

по собі родові поняття «інфраструктура», особливо в ракурсі правового змісту значення, поступається проблематиці, пов'язаній із видовим поняттям «критична інфраструктура». У цьому зв'язку виникає необхідність усунення існуючих прогалин білів у категорійно-понятійному апараті правничої науки на прикладі конкретного поняття.

**Метою** статті є визначення правового змісту поняття «інфраструктура».

Досягнення поставленої мети потребує вирішення наступних завдань:

1) встановити шляхи інституціоналізації поняття й набуття загальнонауковим терміном юридичної спеціалізації;

2) доповнити сучасну теорію наукового пізнання узагальненнями щодо етапів становлення певного поняття;

3) висвітлити підходи до розуміння правового змісту ключового поняття на підставі порівняльного аналізу лексикографічних, законодавчих і доктринальних підходів;

4) запропонувати методіку встановлення семантико-правового потенціалу терміну «інфраструктура» з метою рекомендацій щодо подальшого його вживання у законодавчій, нормотворчій та науковій сферах.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Етимологічний аналіз ключового поняття «інфраструктура» свідчить про те, що його витоки мають латинське походження, де перша частина слова («інфра») містить вказівку на те, що знаходиться нижче, під чимось [4, с. 269], а друга («структура») означає внутрішню будову чогось, певний взаємозв'язок складових частин цілого [4, с. 580].

На перших етапах свого застосування термін скоріше можна було віднести до сфери будівництва, адже спочатку під ним розумілося буквально те, що знаходиться під домами, мостами та іншими об'єктами. Дане поняття активно використовувалося у середньовічній Франції, Англії, а згодом потрапило й до Сполучених Штатів Америки. При територіальному розповсюдженні й активізації вживання поняття поступово відбувається розширення його семантичного поля: воно починає означати доволі крупні об'єкти, а згодом і групи масштабних об'єктів, включаючи сюди й діяльність, пов'язану з їх створенням та подальшим функціонуванням.

Справедливості заради слід вказати на те, що саме поняття інфраструктури існувало задовго

до його номінації та позначення терміном. На це вказують американські вчені Д. Ферміс та А. Ферміс, які ще у 1998 році опублікували дослідження «Історична еволюція інфраструктури: 15 тисяч років історії». [5] На їх думку, у витоків формулювання поняття та його поширення у п'ятому сторіччі до нашої ери був відомий філософ Сократ, який звертав увагу на умови повноцінного існування людини і вважав, що для цього необхідна безпека, соціальний порядок і товари. Це, на думку вчених, створило засади для поширення поняття й на військову сферу, адже ті об'єкти, від яких залежало життєзабезпечення, потребували свого захисту.

Враховуючи універсальність значення, термін став інтернаціоналізмом. Свідченням тому є те, що у різних незначних фонетичних інваріантах він представлений практично у всіх європейських мовах: *infrastructure* (англ.), *l'infrastructure* (фр.), *die Infrastruktur* (нім.), *la infraestructura* (ісп.), *l'infrastruttura* (італ.), *de infrastructuur* (нідерл.), *infrastrukturen* (датськ.), *infrastrukturen* (норв.), *infrastruktura* (польськ.), *a infraestrutur* (португ.), *infrastructura* (румун.), *infraštruktúra* (словац.), *infrastrukturo* (словен.), *infrastrukturu* (хорват.), *infrastruktura* (чеськ.), *infrastrukturen* (шведськ.) та ін.

Проте в українській мові термін почав вживатися відносно недавно, а сутність поняття, особливо у своєму правовому змісті, ще знаходиться на етапі становлення. В якості аргументу можна навести той факт, що в такому вагомому академічному виданні, яким був семитомний «Етимологічний словник української мови», виданий у 1985 році, зазначене поняття взагалі не представлено [6].

До речі, відсутнє воно і в більш сучасному спеціалізованому виданні – шеститомній «Юридичній енциклопедії», виданій у 1998 році [7].

Разом із тим, «*інфраструктура*» в якості окремої словникової статті потрапила до додаткового одинадцятого тому Академічного тлумачного словника української мови у 1980 році, де трактувалася як «сукупність галузей та видів діяльності, що обслуговують як виробничу, так і невиробничу сфери економіки (транспорт, зв'язок, комунальне господарство, загальна і професійна освіта, охорона здоров'я, тощо) [8, с. 686]. В якості прикладів у словниковій статті наводяться фрагменти з текстів газет, присвячених сільськогосподарській та військовій тематиці, датованих початком 70-х років.

Принагідно зазначу, що є всі підстави встановити певну невідповідність між датами фіксації ключового терміну у лексикографічних джерелах сучасної літературної української мови та відомостями, наведеними в окремих наукових працях, згідно з якими початок застосування поняття «інфраструктура» у вітчизняному обігу наукової сфери дагується кінцем 40-х років ХХ сторіччя

[9; 10, с. 373]. Останні твердження можна кваліфікувати як констатацію, що не знаходить своєї аргументації посиланням на конкретні публікації того часу у вітчизняних виданнях.

Даний приклад рельєфно ілюструє процес, який є принципово важливим для методології науки, зокрема для розуміння етапів становлення понятійно-категоріального апарату на рівні його складових елементів.

Узагальнюючи, подаю власне бачення стадій наукового пізнання, які проходить певне поняття:

- 1) існування окремих речей і фактів, які до певного часу не потрапляють до поля зору спостерігачів, а тому не вирізняються з-поміж інших об'єктів;
- 2) фіксація реалій та явищ, що супроводжують певне поняття, а завдяки цьому дають поштовх для спостереження, а згодом і його детального пізнання;
- 3) виокремлення поняття на підставі виявлення властивостей, притаманних лише йому;
- 4) винахід спільних та відмінних рис та якостей в процесі порівняння даного поняття з іншими, його первинний опис;
- 5) структурування наявних знань і підтвердження певної автономності поняття;
- 6) підбір назви поняття (процес номінації);
- 7) інституціоналізація поняття в якості загальнонаукового чи галузевого;
- 8) підвищення індексу частотності застосування терміну на позначення поняття в мові науки;
- 9) за його відсутності в інших мовах – запозичення поняття разом із назвою та її розповсюдження у певних стилях мови.

В якості факультативних стадій можна розглядати процеси розростання семантичного поля терміну, поширення сфери його функціонування, визнання в якості спеціалізованого у певних суміжних галузях науки, або ж, навпаки, – так звана детермінологізація, коли номінація не обмежується колом науки, а починає активно застосовуватися поза його межами.

Непростий шлях становлення терміну «інфраструктура», який, як мені здається, не завершений й донині, пояснюється постійною трансформацією семантики даного поняття, що зумовлено невід'ємним зв'язком з розвитком науки. Ще у далекому 1999 році С. Л. Стар зазначив, що *інфраструктура* є як реляційною, так і екологічною: вона означає різні речі для різних груп і є частиною балансу дій, інструментів та створеного середовища, невід'ємного від них [11, р. 377].

Рішення проблеми, на думку автора, супроводжується вивченням структури інфраструктури, розумінням як прозорих, так і непрозорих її парадоксів, визначенням епістемологічного статусу індикаторів. Не зважаючи на те, що від дати публікації вказаної статті минуло майже двадцять років, основні її положення не втратили актуаль-

ності до цього часу. Особливо важливим є розуміння того, що поняття, яке розглядається, може і має вивчатися водночас і в цілісному неподільному комплексі, і з урахуванням своїх галузевих особливостей.

На мій погляд, досліджуючи такі специфічні категорії та корелюючи їх з певною галуззю права, слід брати до уваги індикатор, який я пропоную називати **семантико-правовий потенціал терміну**. Поясню детальніше. Далеко не всі терміни, що належать до когорти загальнонаукових або термінів неправових наук, мають перспективи набуття статусу юридичних. У цьому зв'язку важливо виявити, чи існує у певного поняття правовий зміст та наскільки семантика терміну відображає специфіку правничих реалій і процесів.

З метою визначення правового змісту поняття «інфраструктура», а відтак встановлення його семантико-правового потенціалу, варто застосувати методику, яка, за моїм баченням, базується на методах семантичного та кореляційного аналізу і передбачає такі етапи: 1) встановлення основних значень ключового терміну залежно від сфери застосування на підставі дефініцій із лексикографічних джерел; 2) проєкція виявлених сем багатозначного терміну на можливості правотворчої, правозастосовної діяльності; 3) порівняння отриманих результатів із основними положеннями чинних нормативно-правових актів України в контексті перспектив подальшого розвитку адміністративно-правового регулювання державної інфраструктурної політики. Запропонована мною методика застосовується вперше, а відтак, під час проведення дослідження відбувається її апробація.

Тож, звертає на себе увагу, що більшість тлумачних словників сучасної української мови [8, с. 686; 12, с. 403; 13] при трактуванні ключового поняття спираються на ключове словосполучення «сукупність галузей та видів діяльності» або ж «сукупність підприємств, закладів, систем управління, зв'язку» [4, с. 269]. У такий спосіб, йдеться саме про сукупність, а значить, мається на увазі не якийсь окремий об'єкт, а їх структурне об'єднання. По-друге, у визначеннях міститься вказівка на те, що інфраструктура охоплює не тільки виробничу, а й соціальну сферу (освіту, охорону здоров'я тощо).

Більш деталізовано поняття, що розглядається, представлено в «Енциклопедичному словнику з державного управління», в якому інфраструктура пояснюється як «базисна фізична структура суспільства або організації, комплекс виробничих і невиробничих галузей, які забезпечують умови відтворення та надання послуг технічного, технологічного, соціально-економічного, маркетингового, фінансового, юридичного, інформаційно-комунікативного, освітнього та іншого характеру» [14, с. 302]. Для розуміння правового змісту по-

няття «інфраструктура» важливим у наведеній дефініції є те, що воно репрезентовано як на макро-, так і на мікрорівні, представлений комплексний характер функціонування, до переліку сфер включено й юридичну складову.

З метою порівняння розгляну трактування даного терміну в англійських тлумачних словниках. Так, Кембриджський словник дає доволі звужене уявлення про поняття, що розглядається, а саме: «Базові системи і послуги такі, як транспорт та джерела живлення, які країна або організація використовує для ефективної роботи» [15]. Подібне тлумачення здається мені не досить вдалим, оскільки безпідставно звужує семантичне поле поняття аж до рівня його примітивізації.

Більш релевантним поняттю, але не вичерпним, на мій погляд, є його тлумачення у Британському зведеному електронному словнику. Зафіксовано, що термін вживається з 1925-1930 років, враховано його полісемію і представлено такі значення: «1. База, базова структура або особливості системи чи організації. 2. Основні засоби і системи, що обслуговують країну, місто або район, такі, як транспортні й комунікаційні системи, електростанції і школи. 3. Запас основного обладнання в країні, включаючи заводи, дороги, школи тощо, що розглядається як визначальний чинник економічного зростання. 4. Військові об'єкти країни» [16].

Американський бізнес-словник вкладає у зміст ключового поняття базову структуру організації або системи, необхідну для її функціонування, особливо воду, енергію і системи спільного користування для зв'язку і транспорту [17, р. 134].

При порівнянні дефініцій поняття, яке досліджується, в українських та англійських лексикографічних виданнях виникають підстави стверджувати, що вітчизняні джерела при формулюванні визначення віддають перевагу системному підходу, відображаючи інфраструктуру в її цілісності та синергії, у той час, як зарубіжні словники тяжіють до конкретизації об'єктів з орієнтацією на галузеву приналежність і оминаючи те, що в сучасній науці відноситься до сфери соціальної, інноваційної інфраструктури.

Саме комплексний характер поняття зумовлює його багатовекторність. У зв'язку з цим на сучасному етапі розвитку науки все нагальнішою стає потреба у створенні класифікації елементів інфраструктури.

Б. Р. Брунець констатує, що дослідники зазвичай виділяють *виробничу* (таку, що обслуговує виробництво), *соціальну* (таку, що забезпечує життєдіяльність населення), *ринкову* (що забезпечує рух товарів, робіт, послуг) інфраструктуру. На думку вченого, в умовах постійного розширення соціально-економічних відносин наведений перелік доповнюється *інституційною* (забезпечує

управління економікою), *інформаційною* (забезпечує функціонування та розвиток інформаційного середовища), *інноваційною* (обслуговує та забезпечує реалізацію інноваційної діяльності), *екологічною* (необхідною для охорони та покращення навколишнього середовища), *туристичною* (забезпечує потреби туристів у відпочинку та пізнавальній діяльності) [10, с. 374].

Наведене бачення структурних елементів за їх класифікаційними ознаками є важливим для повноти розуміння поняття, проте не може претендувати на вичерпність, адже до поля зору науковця не потрапили такі елементи, як транспортна, фінансова, геодемографічна та деякі інші види інфраструктури. Зокрема, в умовах активізації гібридних війн, відкритого збройного протистояння України з агресором на одне з перших місць виходить безпекова та військова інфраструктура, про які взагалі немає жодної згадки.

Звертаючись до розуміння такого виду інфраструктури, як соціальна, констатую, що укладці «Енциклопедичного словника з державного управління» розглядають його більш широко, включаючи сюди не тільки комплекс матеріальних об'єктів, а й «громадських суб'єктів та нематеріальних чинників, за допомогою яких забезпечується реалізація і захист прав та свобод громадян, виявлення, задоволення й узгодження потреб та інтересів населення». [14, с. 303] При подальшій деталізації виділяються елементи соціально-вітальної, соціально-побутової, соціально-економічної, соціально-освітньої, соціально-культурної, соціально-комунікаційної та соціально-правової інфраструктури [14, с. 303].

Правові норми та нормативну базу автори відносять до нематеріальних чинників інфраструктури. Подібна позиція є доволі дискусійною, адже абстрагованим, нематеріальним може бути лише концепт. Як тільки правова норма реалізується на рівні текстів законів, підзаконних актів, відображається у періодичних виданнях вона одразу матеріалізується. Проте не це є головним. Найсуттєвіше те, що колектив вчених не тільки не заперечує правового змісту інфраструктури, а й виділяє в понятті вагому правову компоненту.

Узагальнюючи, варто говорити, що на теперішній час семантичне поле терміну суттєво розширилося і корелюється не тільки з економічною, а й з правовою сферою.

Інтеграція в понятті «інфраструктура» економіки і права є цілком природним і це знаходить своє підтвердження у теорії права. Так, на думку О. Ф. Скакун, право:

– *закріплює* сформовані економічні відносини, гарантує їх стабільність (право як закріплювач);

– *стимулює* створення і розвиток нових економічних відносин, якщо для цього є відповідні умови (право як стимулятор);

– *підтримує і охороняє* існуючі економічні відносини, особливо такі, що знов виникли (право як охоронець) [18, с. 283].

Розвиваючи наведені положення, можна констатувати, що існують усі підстави вважати **поняття «інфраструктура» правовим**.

*По-перше*, при його застосуванні у сфері права, по суті закріплюються відносини в управлінській сфері, що потребують свого нормативно-правового регулювання, зокрема, у транспортній галузі, в галузі будівництва, охорони праці і здоров'я населення, охорони природи й природокористування, дотримання правил землеустрою, водокористування, використання паливно-енергетичних ресурсів, підтримання об'єктів тваринного й рослинного світу, впливу на довкілля тощо. Тож, маємо проекцію на такі усталені галузі й підгалузі права, як адміністративне, цивільне, транспортне, екологічне, аграрне, земельне, трудове, а також певною мірою – на інформаційне, медичне й освітнє, які знаходяться на етапі своєї інституціоналізації.

*По-друге*, з урахуванням стрімкої інформатизації суспільства є підстави розглядати поняття інфраструктури як одне з ключових в інформаційному праві.

*По-третє*, беручи до уваги сучасну політичну, зокрема геополітичну ситуацію, набуття силами протистояння принципово нових засобів реалізації потенційних і реальних загроз національній безпеці у формі терористичних актів, кібератак, різноманітних складових гібридних війн, інфраструктура і як концепт, і як сукупність матеріальних і нематеріальних об'єктів має стати одним із найголовніших понять у сфері адміністративно-правового регулювання інфраструктурної політики України.

Наведене не залишає сумнівів щодо високого рівня семантико-правового потенціалу терміну «інфраструктура». Попри це, спостереження за його вживанням у нормативно-правових актах України дозволяє констатувати, що у законодавчій та нормотворчій діяльності звернення до нього є безпідставно мінімізованим. Достатньо констатувати, що ключовий термін відсутній на рівні законів, в тому числі в кодексах, а представлений лише у підзаконних актах, зокрема у постановках Кабінету Міністрів України, а також у нормативно-розпорядчих документах Міністерства інфраструктури України. Складається парадоксальна ситуація, за якої відповідне міністерство є, а саме ключове поняття у правовому сенсі ще не набуло належної легітимації і свого застосування.

Аналіз нормативно-правових актів, що містяться на сайті Верховної Ради України, дозволяє встановити, що термін «інфраструктура» веде відлік застосування у правових актах України з 1992 року, спочатку на рівні міжнародних доку-

ментів («Угода про порядок утримання і використання об'єктів космічної інфраструктури в інтересах виконання космічних програм» [19]), а потім і у внутрішньодержавних підзаконних актах (Розпорядження Президента України [20; 21], розпорядження Кабінету Міністрів України [22-24]).

Аналіз нормативно-правових актів, до сфери регулювання яких потрапляє інфраструктура, за весь час існування незалежної держави засвідчує, що у розумінні нормотворця за майже 30-річний період нічого не змінилося. Інфраструктура у нього асоціюється лише з первинним об'єктним значенням без опертя на її комплексний і багатовекторний характер, потужні можливості синергії. Найяскравішим аргументом наведеної тези є те, що у «Положенні про Міністерство інфраструктури України», затвердженому 30 червня 2015 року (редакція від 22.08.2018) [25], відзначається, що діяльність даного міністерства як головного органу в системі центральних органів виконавчої влади спрямована на формування і реалізацію державної політики у транспортній сфері, включаючи автомобільний, залізничний, авіаційний, морський, річковий транспорт, послуг поштового зв'язку, а також розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури дорожнього господарства.

Цілком природно виникає питання: навіщо було перейменувати колишнє Міністерство транспорту і зв'язку України, яке існувало в період з 2004 по 2010 рік, якщо по суті ніяких змін не відбулося? Більше того, перелік завдань, передбачених у Положенні про згадане вже не існуюче Міністерство, був значно ширшим, оскільки включав у себе не тільки послуги поштового зв'язку, а й телекомунікацій та інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України [26].

Як це не прикро, але приходиться визнати, що скоріш за все перейменування зазначеного центрального органу виконавчої влади було даниною моді, а не глибинною трансформацією. Сам текст «Положення про Міністерство інфраструктури України» не тільки не враховує сутності й багатовекторності ключового поняття, його реляційного характеру, а по суті є ізоляціоністським. Усе розуміння інфраструктури охоплюється лише транспортом і зв'язком. Тож поза межами залишаються енергетичні та інформаційно-комунікаційні системи, ціла низка видів економічної діяльності, пов'язаної з функціонуванням та розбудовою інфраструктури у широкому розумінні цього поняття. До того ж текст положення, яке розглядається, перенасичений мовними кліше і штампами, за якими практично нічого не стоїть. Чого варто формулювання такого завдання Міністерства, як сприяння інтеграції сфери надання послуг поштового зв'язку у світовий інформаційно-комунікаційний простір. При цьому слово «інтернет» у по-

ложенні не згадується жодного разу.

Суттєвим недоліком документа вважаємо і те, що він абсолютно не враховує специфіку поточного моменту, не містить жодної згадки про об'єкти критичної інфраструктури, державну інфраструктурну політику, адже міністерство по суті і має її формувати та реалізовувати. Звідси – Міністерство не позиціонується як суттєва складова національної безпеки України і досі не виступає центральним органом виконавчої влади, що формує та реалізує державну інфраструктурну політику. Подібний стан речей свідчить про те, що нерозуміння сутності правових понять на практиці призводить до суттєвих деформацій в управлінській діяльності. Це, своєю чергою, не може не відбитися на загальному низькому рівні як координації та взаємодії уповноважених суб'єктів, так і взагалі на рівні реалізації зазначеної мною вище політики.

**Висновки.** Проведене мною наукове дослідження дозволило не лише визначити сутність поняття «інфраструктура», виявити його правовий зміст, а й дослідити окремі аспекти методології науки в частині стадій становлення поняття, здійснити апробацію методики визначення семантико-правового потенціалу терміну. Завдяки цьому вдалося встановити, що ключове поняття, яке досліджувалося, в змозі відображати реалії, без яких неможливе існування й життєзабезпечення сучасної держави, забезпечення його обороноздатності. Попри це воно незаслужено ігнорується у нормотворчості та правозастосуванні, що в кінцевому рахунку призводить до зменшення ефективності усіх видів державної діяльності.

### Література

1. Інфраструктура. URL: <https://www.google.com/search?q=%D1%96%D0%BD%D1%84%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B0&oq=&aqs=chrome.3.35i39l6&sourceid=chrome&ie=UTF-8>.
2. Інфраструктура. URL: <https://www.google.com/search?q=%D0%B8%D0%BD%D1%84%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B0&oq=&aqs=chrome.3.35i39l6&sourceid=chrome&ie=UTF-8>.
3. Infrastructure. URL: [https://www.google.com/search?sxsrf=ACYBGNTx29A8HuyobX4B-UsF7FN10c3mpA%3A1572515132948&ei=PK26XZi5OarrrgTCnrDQBA&q=infrastructure&oq=infra&gs\\_l=psy-ab.1.0.0l10.37209.45310..48747...1.2..1.89.1242.17.....0....1..gws-wiz.....10..0i71j35i39j0i67j35i362i39j0i131j0i131i10.7tzAB49\\_7Sc](https://www.google.com/search?sxsrf=ACYBGNTx29A8HuyobX4B-UsF7FN10c3mpA%3A1572515132948&ei=PK26XZi5OarrrgTCnrDQBA&q=infrastructure&oq=infra&gs_l=psy-ab.1.0.0l10.37209.45310..48747...1.2..1.89.1242.17.....0....1..gws-wiz.....10..0i71j35i39j0i67j35i362i39j0i131j0i131i10.7tzAB49_7Sc).
4. Новий словник іншомовних слів: близько 40 000 сл. і словосполучень / Л. І. Шевченко, О. І. Ніка, О. І. Хом'як, А. А. Дем'янюк; за ред. Л. І. Шевченко. К.: АРІЙ, 2008. 672 с.
5. Historical Evolutions of Infrastructure: 15,000 Years of History. Demeter G. Fertis, Anna Fertis. New York: Vantage Press, 1998. 191 pages.
6. Етимологічний словник української мови: В 7 т. Т. 2: Д. Копці / Ред. кол.: О. С. Мельничук [гол. ред.], І. К. Білодід, В. Й. Коломієць, О. Б. Ткаченко. АН

УРСР. Ін-т мовознавства ім. О. О. Потебні. К.: Наукова думка, 1985. 572 с.

7. Юридична енциклопедія: в 6 т. / Редкол.: Ю. С. Шемшученко (голова редкол.) та ін. К.: «Укр. енцикл.», 1998. Т. 2. Д-Й. 1999. 744 с.

8. Словник української мови. Академічний тлумачний словник (1970-1980). К.: Академічна думка, 1980. Т. 11. С. 686.

9. Інфраструктура: Енциклопедія сучасної України. URL: [http://esu.com.ua/search\\_articles.php?id=12489](http://esu.com.ua/search_articles.php?id=12489).

10. Брунець Б. Р. Сутність означення «інфраструктура» / Б. Р. Брунець // Науковий вісник НЛТУ України. 2012. Вип. 22.5. С. 372–377.

11. Susan Leigh Star. The Ethnography of Infrastructure. American Behavioral Scientist. University of California, San Diego. November 1999. P. 377–391.

12. Великий тлумачний словник сучасної української мови / Уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. К.: Ірпінь, ВТФ «Перун», 2003. 1440 с.

13. Словник української мови online. Томи 1-9. URL: <https://services.ulif.org.ua/expl/Entry/index?wordid=39474&page=1247>.

14. Енциклопедичний словник з державного управління / уклад. : Ю. П. Сурмін, В. Д. Бакуменко, А. М. Михненко та ін. ; за ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, Ю. П. Сурміна. К. : НАДУ, 2010. 820 с.

15. Infrastructure / Cambridge Dictionary. URL: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/infrastructure>.

16. British Dictionary for Infrastructure. URL: <https://www.dictionary.com/browse/infrastructure>.

17. Infrastructure /John Berenyi. The Modern American Business Dictionary. William Morrow & Co, 1982. 288 p.

18. Скакун О. Ф. Теорія держави і права : Підручник. Харків: Консум, 2001. 656 с.

19. Угода про порядок утримання і використання об'єктів космічної інфраструктури в інтересах виконання космічних програм від 15 травня 1992 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997\\_126](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_126).

20. Про державну програму розвитку мережі пунктів пропуску через митний кордон України та відповідної сервісної інфраструктури. // Розпорядження Президента України від 22.06.1992 № 112/92-рп. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/112/92-%D1%80%D0%BF>.

21. Про національну програму створення танкерного флоту України та необхідних інфраструктурних об'єктів. // Розпорядження Президента України від 15.12.1992 № 199/92. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/199/92-pn>.

22. Про розроблення механізму створення інфраструктури Одеської вільної економічної зони. // Розпорядження Кабінету Міністрів України від 01.09.1993 № 641-р. (втратило чинність 27.08.1995). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/641-93-p>.

23. Про залучення інвестицій для будівництва та облаштування об'єктів митної інфраструктури і Прикордонних військ України. // Постанова Кабінету Міністрів України від 11.03.1994 № 157-94-п. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/157-94-p>.

24. Про передачу до комунальної власності міст об'єктів соціально-економічної інфраструктури, що належать до загальнодержавної власності. // Постанова Кабінету Міністрів України від 22.07.1994 № 499-04-п. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/499-94-p>.

25. Положення про Міністерство інфраструктури України. Затверджено постановою Кабінету Міністрів

України від 30 червня 2015 р. (редакція від 22.08.2018). // Урядовий кур'єр від 22.07.2015. № 131.

26. Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України. Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 6 червня 2006 р. № 789 (втратило чинність 10.06.2011). // Офіційний вісник України від 21.06.2006. 2006 р., № 23, стор. 25, стаття 1716, код акта 36544/2006.

### Анотація

**Зубко Г. Ю. Правовий зміст поняття «інфраструктура».** – Стаття.

Попри високу частотність застосування поняття «інфраструктура» у наукових дослідженнях, дотепер визначення його правового змісту залишалось поза увагою вчених. Це і стало метою даної статті, в якій здійснений порівняльний аналіз тлумачення терміну в лексикографічних джерелах різних мов, а також при доктринальних підходах з проекцією на право. З позицій методології науки, запропоновано бачення стадій становлення окремого елемента понятійно-категоріального апарату, уведено до наукового обігу поняття «семантико-правовий потенціал терміну». При застосуванні авторської методики виявлено, що поняття «інфраструктура» має високий потенціал, проте він не використовується повною мірою у нормотворчій та правозастосовній діяльності, що необхідно врахувати при адміністративно-правовому регулюванні державної інфраструктурної політики.

**Ключові слова:** інфраструктура, правова природа поняття «інфраструктура», види інфраструктури, інституціоналізація поняття «інфраструктура», методологія науки, семантико-правовий потенціал терміну.

### Аннотация

**Зубко Г. Ю. Правовое содержание понятия «инфраструктура».** – Статья.

Несмотря на высокую частотность употребления понятия «инфраструктура» в научных исследованиях, до этого времени определение его правового содержания оставалось вне поля зрения ученых. Это и обусловило цель данной статьи, в которой осуществлен сравнительный анализ толкования термина в лексикографических источниках различных языков, а также при доктринальных подходах с проекцией на право. С позиций методологии науки предложено видение стадий становления отдельного элемента понятийно-категориального аппарата, в научный оборот введено понятие «семантико-правовой потенциал термина». При использовании авторской методики выявлено, что понятие «инфраструктура» имеет высокий потенциал, однако он не используется в полной мере в нормотворческой и правоприменительной деятельности, что необходимо учесть в дальнейшем.

**Ключевые слова:** инфраструктура, виды инфраструктуры, методология науки, семантико-правовой потенциал термина.

### Summary

**Zubko H. Yu. Legal content of the concept “infrastructure”.** – Article.

Despite the high frequency of the use of the concept of “infrastructure” in scientific research, its legal content in Ukrainian science has remained insufficiently studied. This determined the purpose of this article. The author set himself the tasks: to establish ways of institutionalizing a concept, to supplement the theory of scientific knowledge by summarizing the stages in the formation of a certain concept, to highlight approaches to under-

standing the legal content of a key concept. The author of the article carried out a comparative analysis of the interpretation of the term in the lexicographic sources of various languages, in the atoristic interpretations of scientists, as well as in regulatory legal acts. He introduced the concept of "semantic and legal potential of the term" into scientific circulation and established that the term "infrastructure" has high potential in the field of law. An analysis of the texts of normative legal acts of Ukraine revealed that the concept of "infrastructure" is not used at the level of laws, and in by-laws is used without tak-

ing into account the completeness of the semantics of the term. This situation is not limited to the scope of a scientific problem. Misunderstanding of the essence of the concept leads to a deformation of managerial and law enforcement activities. In this regard, the author proposes to make appropriate changes to existing legal acts, as well as to take into account the legal content of the term when creating new ones.

*Key words:* infrastructure, types of infrastructure, methodology of science, semantic and legal potential of the term.