

УДК: 338.49:332.1

ИНФРАСТРУКТУРА КАК ЭЛЕМЕНТ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА (ПОНЯТИЙНЫЙ АППАРАТ)

Ибрагимова Э.Ш.

Рассматривается значение инфраструктуры как одного из элементов развития региона. Проведен анализ определений инфраструктуры, на основе которых предлагается расширенное определение данного понятия. Рассмотрены особенности инфраструктуры региона.

Ключевые слова: инфраструктура, объекты инфраструктуры, инфраструктура региона, региональные и локальные территории.

Вопросы взаимосвязи и взаимовлияния экономических и социальных факторов всегда были предметом пристального внимания. Видное место среди них занимают проблемы развития такого социально-экономического явления как «инфраструктура». Прежде чем перейти к более подробному рассмотрению процесса функционирования инфраструктуры, необходимо уточнить само понятие «инфраструктура». Появление новых понятий в истории научной мысли не является неким заранее заданным результатом. Так повышение роли общих условий производства по мере развития производительных сил стало ключевым моментом для их изучения и привело к появлению нового понятия в экономической науке – «инфраструктуры», исследования которой в начале XXI века приобретают особую актуальность. Поэтому цель данной статьи – проанализировать подходы к определению и понятийный аппарат инфраструктуры региона, а также представить свое видение данной проблемы.

Одним из первых исследований в теории инфраструктуры был труд известного английского экономиста А. Маршалла «Принципы экономики» (1910). В работе американского экономиста Дж. Кларка «Экономика социальных расходов» (1923), было отражено, что общественные расходы на создание товаров значительно выше, чем расходы отдельных предпринимателей на производство данных товаров. Разницу между расходами отдельных предпринимателей Кларк назвал «общественным накладным капиталом» или «социальным накладным капиталом», а эффект его присвоения – «внешней экономикой» [1, с. 17].

Считается, что в экономическую литературу понятие «инфраструктура» ввел в середине 50-х годов XX века американский экономист П. Розенштейн-Родан, который занимался проблемами развивающихся стран и рассматривал инфраструктуру как комплекс условий, обеспечивающих благоприятное развитие частного предпринимательства в основных отраслях экономики и удовлетворяющих потребности всего населения [2, с. 80]. Одно из первых определений инфраструктуры было дано А. Хиршманом, который под инфраструктурой (общественным накладным капиталом) понимал разнообразные общественные институты (общественные услуги или блага), такие как суд, охрану общественного порядка, воспитание, охрану здоровья, связь, транспорт и тому подобное, а также мощности, без которых невозможное функционирование производственных сфер хозяйства [2, с. 82]. Однако, по нашему мнению, инфраструктура выступает не как совокупность общественных институтов, а как категория создаваемая человеком является в первую очередь социально-экономической категорией, и, следовательно, является структурным элементом экономики в целом.

Экономист Г. Йохимсен дает инфраструктуре следующее определение: «это совокупность материальных, институциональных и индивидуальных условий, имеющих в распоряжении хозяйственных единиц и соответствующих выравниванию доходов, связанных с равной производительностью факторов, позволяющих при целесообразном размещении ресурсов обеспечить полную интеграцию и возможность самый высокий уровень хозяйственной деятельности» [3, с. 99]. Г. Йохимсен различал материальную, институциональную и персональную инфраструктуру. К материальной он отнес совокупность всех сооружений, оборудования и производственных средств в народном хозяйстве; к персональной – духовные, предпринимательские, профессиональные и другие способности человека в условиях рыночной экономики. Институциональная инфраструктура, по его мнению, охватывает все организации, в которых хозяйственные единицы формулируют свои экономические решения и осуществляют их в сотрудничестве с другими предпринимателями, а также совокупность норм и способов поведения, для различных субъектов, которые вступают в хозяйственную деятельность [4]. На наш взгляд, в современных условиях хозяйствования, под материальной инфра-

структурой экономики следует понимать производственную инфраструктуру, к которой относят виды деятельности, ускоряющие обращение материальных ресурсов и связь между ними, которая представлена коммуникационной инфраструктурой. Под институциональной инфраструктурой мы будем понимать институционально-регулятивную инфраструктуру, так как она должна включать в себя не только институциональные институты, но и регулятивные институты. Под персональной более целесообразно понимать социальную и трудовую инфраструктуру, так как социальная направлена на овладение способами и приемами различных видов деятельности, и на развитие способностей человека, а трудовая инфраструктура непосредственно связана и зависит от социальной, однако формирует трудовые ресурсы для экономики.

Теория инфраструктуры также представлена в работах таких ученых, как П. Кутнер, А. Янгсон, Е. Симонис, Ж. Штолер и другие, причем они пытались выделить общие признаки, которые бы позволили отнести ту или иную сферу человеческой деятельности к инфраструктуре. Однако они не проводят четкой грани между инфраструктурой и сферой услуг [5, с. 23]. Интересным также является понимание инфраструктуры Г. Цехлиным, который относит к ней «все те условия и обстоятельства, от которых зависят экономические управленческие решения и вместе с тем само хозяйственное развитие» [2, с. 81]. Инфраструктура действительно тесно связана со сферой услуг, однако в ее составе есть элементы, которые нельзя отнести к сфере услуг, например мосты, дороги, линии электропередач и т. п. Из вышеизложенного можно сделать вывод о том, что относить к инфраструктуре только сферу услуг является неверным, так как инфраструктура является более широким понятием, которое включает в себя сферу услуг, а не состоит лишь из нее.

В целом, введение в научное обращение понятия «инфраструктура», первые исследования ее сущности, структуры, методов анализа появились в зарубежной науке в конце 60-х – в начале 70-х годов XX века. Проведя анализ можно выделить общие черты в толковании инфраструктуры, где она выступает как элемент капитала и богатства. Таким образом, инфраструктура создает «внешний эффект» или «внешнюю экономию», которая достигается за счет использования ее объектов.

Активное изучение инфраструктуры как структурного элемента экономики, ее частей, звеньев, объектов происходило в 70–80 годах прошлого века в научных центрах Советского Союза. Данным подходом занимались такие исследователи как В. Лившиц [6], В. Терентьев [7], Г. Меркина [8], Т. Белкина [1] и др. Они на базе Всесоюзного научно-исследовательского института системных исследований, изучали инфраструктуру, ее функционально-компонентный, отраслевой, территориальный состав, разрабатывали методические подходы к анализу и прогнозированию ее отраслей и т.п. Категории «производственно-инфраструктурные комплексы», «производственная инфраструктура региона» появились на свет и получили освещение в рамках этой теоретической школы.

Роль инфраструктуры в развитии и размещении производительных сил высоко оценивалась. Было определено, что высокоразвитая инфраструктура благоприятно влияет на эффективность производства, создает все предпосылки для обеспечения высокого жизненного уровня населения регионов [5]. Однако вопросы количественного влияния уровня формирования инфраструктуры на важные показатели развития основных видов деятельности не исследованы в полной мере.

Тем не менее, в экономической литературе отсутствует единый теоретико-методологический подход к определению и классификации инфраструктуры. Анализ процесса изучения категории «инфраструктура» в исследованиях 80-90 гг. прошлого века можно условно разделить на два подхода: расширительный и ограничительный (узкий). Для первого подхода базисными положениями которого оказались труды В.А. Жамина, В.П. Красовского и др. Характерно освещение ее как экономической категории, которая выражает определенные производственные отношения. Следовательно, инфраструктура как объект исследования является категорией политической экономии. В формулировке В.А. Жамина «инфраструктура» как экономическая категория «относится к таким структурным элементам средств производства, которые отображают производительные силы (с точки зрения материально-вещественного содержания) и производственные отношения (с точки зрения общественной формы)». В.А. Жамин определяет инфраструктуру как «интегральный элемент производительных сил, который включает вспомогательные и обслуживающие отрасли, виды производства или виды деятельности, а также отрасли непроизводственной сферы, которые опосредованно связаны с процессом производства» [5, с. 11]. Но здесь необходимо отметить, во-первых, условность деления экономики на производственную и непроизводственную сферы. Как правило, к непроизводственной сфере относят сферу услуг, хотя услуги бывают как производственные, так и непроизводственные. Во-вторых, и в са-

мой сфере услуг есть виды деятельности, создающие общие условия развития этой сферы.

Поэтому нам кажется, что «ограничительный подход» в толковании сферы услуг позволяет более четко осмыслить и определить экономическую сущность инфраструктуры. Во втором подходе инфраструктура рассматривается как организационно-экономическая система, обеспечивающая движение различного вида потоков: товарных, сырьевых, финансовых, трудовых, информационных, на основе которой, возможно результативное функционирование экономически эффективной системы в целом, а также выполнение функций саморегулирования и самонастройки в соответствии с конъюнктурными колебаниями рынка [9, с. 86, 59]. Но, несмотря на это, второй подход при рассмотрении инфраструктуры как структурного элемента экономики не находится в противоречии с первым подходом, где инфраструктура понимается как экономическая категория. На основании вышесказанного можно сделать вывод о том, что эти два подхода дополняют друг друга. Однако, на наш взгляд инфраструктура помимо того, что является интегрированным элементом производительных сил, также является фактором социально-экономического роста и развития, который охватывает производственную, коммуникационную, социальную, трудовую, информационную, институциональную, регулятивную, природоохранную и научную сферы.

Подобные исследования проводились и отечественными учеными такими как А.И. Амоша, В.К. Мамутов, Т.Н. Дементьева [10], которые рассматривают инфраструктуру в рамках регионального подхода, как «совокупность территориальных функциональных систем, каждая из которых имеет совокупность предприятий, объектов и организаций, которые характеризуются использованием средств труда, ориентированных на обслуживание производственных отраслей и населения» [10, с. 89]. Основная идея данного подхода позволяет рассматривать инфраструктуру как единую целостную систему на региональном или общехозяйственном уровне. Такие украинские ученые, как В.Д. Базилевич [11], И.В. Сорока [12], А.А. Чухно [13], развивая эту точку зрения, рассматривают инфраструктуру в рамках системного подхода, определяя ее как совокупность материально-технических систем (объектов), обеспечивающих выполнение основных функций в различных сферах и отраслях деятельности.

Определения инфраструктуры, которые приведены в современных Экономических энциклопедиях, где под «инфраструктурой» понимают: 1) комплекс производственных и непроизводственных отраслей, обеспечивающих условия воспроизводства, [14, с. 347-348]; 2) совокупность сооружений, зданий, систем и служб, необходимых для функционирования отраслей материального производства и обеспечения условий жизнедеятельности общества [15]; 3) комплекс взаимодействующих отраслей экономики, которые обеспечивают общие условия производства и жизнедеятельности людей [16, с. 187] и др. На наш взгляд данные определения не в полной мере отражают реальное развитие современной инфраструктуры. Целесообразнее было бы дать одно определение, которое раскрывало бы сущность инфраструктуры как экономической категории и структурного элемента экономики, а также ее особенности в условиях региона.

На основании вышеизложенного, нами предлагается под инфраструктурой понимать социально-экономическую категорию, выступающую как структурный элемент экономики и представляющую собой совокупность вспомогательных и обслуживающих видов деятельности и производств, оказывающих услуги материальному производству и производящих нематериальные услуги и духовные блага для населения, охраны и воспроизводства окружающей природной среды.

Инфраструктура рассматривается экономистами и экономгеографами как один из наиболее значительных факторов развития и размещения производительных сил. Этот фактор и обусловил направление экономических и экономико-географических исследований инфраструктуры, так как вся экономико-географическая научная литература посвящена в той, или иной мере анализу факторов, которые влияют на развитие и размещение производительных сил. Следовательно, формирование адекватной рынку инфраструктуры послужит преобразованию социально-экономических отношений в регионе. Комплексное применение функционально-компонентного состава инфраструктуры в свою очередь приведет к:

- рациональному размещению производительных сил региона;
- увеличению экономического и социального развития региона;
- росту экономического потенциала региона;
- организации экономического пространства;
- реализации преимуществ территориального разделения труда и т.д.

Из этого следует, что комплексное развитие инфраструктуры региона может быть достигнуто за счет всех

ее элементов, таких как: производственная, социальная, информационная, институциональная, научная и природоохранная сферы.

ВЫВОДЫ

- исследования теоретических вопросов, связанных с региональной инфраструктурой, отличаются сложностью проведения всестороннего анализа и наличием большого числа работ, неоднозначно рассматривающих отдельные ее стороны;
- вышеизложенное позволяет утверждать, что инфраструктура как социально-экономическая категория имеет высокую социальную значимость, а также оказывает влияние на развитие и размещение производительных сил региона;
- инфраструктура представляет собой систему видов деятельности, выполняющих задачи по созданию необходимых условий для функционирования общественного производства и жизнедеятельности населения;
- задача совершенствования методического обеспечения процесса выбора перспективного развития инфраструктурного комплекса региона и повышение эффективности его функционирования приобретает все большую актуальность и является необходимой как с теоретической, так и с практической точек зрения;
- в перспективе будет разрабатываться классификация инфраструктурного комплекса, а также практический механизм организации инфраструктуры транспортного комплекса региона.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Белкина Т.Д. Инфраструктура и её программирование в развитых капиталистических странах / Проблемы функционирования и развития инфраструктуры народного хозяйства. – М.: ВНИИСИ. – 1979. – С. 17–23.
2. Блинов А. Инфраструктура инвестиционного процесса – система обеспечения развития экономики России // *Економіст*. – 2002. – №7. – С. 80–87.
3. Jochimsen R. Theorie der Infrastruktur. Tübingen. 1966. – 180p.
4. Орлова М.В. Инфраструктура как экономическое понятие // Всероссийская научно-техническая конференция «Наука и образование – 2002». – <<http://itc.mstu.edu.ru/www/ntk2002.nsf/all/>>
5. Социальная инфраструктура: вопросы теории и практики. – К.: Наукова думка, 1982. – 336 с.
6. Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте. – М.: Транспорт, 1986. – 240 с.
7. Терентьев В.Г. Особенности развития инфраструктуры в разных режимах общественного воспроизводства // Проблемы функционирования и развития инфраструктуры народного хозяйства. Труды семинара. – М.: ВНИИСИ. – 1979. – С. 5–11.
8. Меркина Г.М. Экономические проблемы развития транспорта как отрасли инфраструктуры. – М.: Знание, 1981. – 64 с.
9. Логистические стратегии товародвижения. Межвузовский научный сборник. – Саратов, 1997. – С. 86–90.
10. Мамутов В.К., Амоша А.И., Дементьева Т.Н. и др. Рекреация: социально-экономические и правовые аспекты. – К.: Наукова думка, 1992. – 141 с.
11. Економічна теорія: Політекономія. / За ред. В.Д. Базилевича – К.: Знання – Пресс, 2003. – 173 с.
12. Инфраструктура товарного рынка: Навч. посібник/ Під ред. І.В.Сороки – К.: НМЦВО МОІН України, НВФ «Студцентр», 2002. – С. 137.
13. Основи економічної теорії. Частина 1 / За заг. ред. А.А. Чухна. – К.: 1994. – 84 с.
14. Большой экономический словарь / Под ред. А.Н. Азрилияна. – 6-е изд., доп. – М.: Ин-т новой экономики, 2004. – 1376 с.
15. Большая энциклопедия Кирилла и Мефодия (2 CD) – 2004 / Современная универсальная Российская энциклопедия, «Мульти-трейд».
16. Экономико-математический энциклопедический словарь. / Гл. ред. Данилов-Данильян В.И. – М.: «Инфра-М», 2003. – 688с.