

Теоретические аспекты понятия “социальная инфраструктура”

© 2012 С.А. Джафарова

Дагестанский государственный педагогический университет, г. Махачкала

E-mail: zeldner@inecon.ru

Приводятся аспекты понятия “социальная инфраструктура” и различные подходы к его трактовке. Исходя из позиций системного подхода, автор рассматривает социальную инфраструктуру как целостную совокупность взаимосвязанных институтов, действующих на конкретных объектах экономики, и предлагает собственное определение понятия.

Ключевые слова: социальная инфраструктура, трактовка, научные подходы, развитие инфраструктуры.

В последние годы в связи с переходом к социально ориентированной рыночной экономике выдвигается на первый план задача формирования новой, социальной инфраструктуры экономики, что потребовало выработки новых подходов к трактовке термина “социальная инфраструктура”.

Термин “инфраструктура” был впервые использован еще в начале нынешнего столетия в экономическом анализе для обозначения объектов и сооружений, обеспечивающих нормальную деятельность Вооруженных сил. В 1940-е гг. на Западе под инфраструктурой стали понимать совокупность отраслей, способствующих нормальному функционированию производства материальных благ и услуг. В экономической литературе бывшего СССР изучение проблем инфраструктуры началось лишь в 1970-е гг. В экономической энциклопедии инфраструктура определяется как комплекс отраслей хозяйства, обслуживающих промышленное и сельскохозяйственное производство: строительство шоссейных дорог, каналов, водохранилищ, портов, мостов, аэродромов, складов, энергетическое хозяйство, железнодорожный транспорт, связь, водоснабжение и канализацию, общее и профессиональное образование, науку, здравоохранение и т. п.¹

В самом общем виде социальную инфраструктуру разделяют на социально-бытовую и социально-культурную. Социально-бытовая инфраструктура направлена на создание условий для воспроизводства человека как биологического существа (через бытовую среду), для удовлетворения его потребностей в надлежащих условиях жизни. Социально-культурная инфраструктура способствует воспроизводству духовных, интеллектуальных (через культурно-образовательную среду) и в значительной степени физических свойств индивида, формированию его как экономически активной личности, которая отвечает

определенным требованиям общества к качеству рабочей силы.

В составе социально-бытовой инфраструктуры различают следующие компоненты: жилищно-коммунальное хозяйство, бытовое обслуживание населения, торговлю и общественное питание, пассажирский транспорт и связь для обслуживания населения и т.д. Социально-культурная инфраструктура охватывает здравоохранение, рекреационное хозяйство, физическую культуру и спорт, социальное обеспечение, образование, культуру и искусство, культовые сооружения и т.д.

Понятие “инфраструктура” рассматривалось с различных позиций многими зарубежными учеными, среди которых наиболее известны такие исследователи, как: Р. Йохимсен, К. Кларк, Р. Коуз, Р. Нурксе, А. Пизенти, П. Розенштейн-Родан, Д. Росс, А. Хиршман, Ф.М. Шерер, А. Янгсон.

В отечественной научной литературе на роль транспорта, связи, которые создают общие условия функционирования производства, впервые обратили внимание ученые-экономисты И.Г. Александров, С.Г. Струмилин, Г.М. Кржижановский.

Развитие инфраструктуры исследовалось в работах ученых, исследующих проблемы размещения производительных сил, территориального планирования и непроизводственной сферы: А.Н. Алымова, М.К. Бандмана, Д.В. Белорусова, В.А. Жампна, В.П. Красовского, А.И. Кочерги, И.И. Панфилова, В.А. Сенникова, М.В. Солодкова и др.

П. Розенштейн-Родан рассматривает инфраструктуру как базовые отрасли экономики, основными элементами которой являются энергетика и транспорт. Сам термин “инфраструктура” был введен в научный оборот или в 1955 г.²

По мнению Р. Йохимсена, инфраструктура представляет собой совокупность материальных, институциональных и индивидуальных условий, имеющихся в распоряжении хозяйственных еди-

ниц и способствующих выравниванию доходов, связанных с равной производительностью факторов, позволяющих при целесообразном размещении ресурсов обеспечить полную интеграцию и, возможно, самый высокий уровень хозяйственной деятельности³.

Важный этап в развитии понятия инфраструктуры связан с именами английского урбаниста Э. Ховарда и французского архитектора Т. Гарнье. Э. Ховард выступал с теорией города-сада, имеющего комплексы промышленной, обслуживающей и жилищной застройки, окруженные пригородной зоной сельскохозяйственных площадей. Т. Гарнье предложил проект индустриального города, состоящего из специализированных функциональных зон (промышленной, обслуживающей, отдыха и жилой), разделенных зелеными поясами. Как в первой, так и во второй концепциях, оказавших огромное влияние на современную урбанистику и экологию, было предусмотрено развитие инфраструктуры, в том числе и социальной.

В свою очередь, Р. Нурксе указывает, что “инфраструктура есть совокупность отраслей, способствующих нормальному функционированию материального производства”. Данная трактовка является, на наш взгляд, несколько упрощенной и сужает возможности исследователя в рассматриваемой нами области⁴.

По мнению отечественного ученого Ю.А. Белика, социально-бытовая инфраструктура включает в себя отрасли торговли, здравоохранения, все виды пассажирского транспорта и связи (обслуживающие население), городские коммуникационные сооружения, гостиничное хозяйство, общественное питание и другие подразделения непродовольственной сферы.

Большое распространение получила трактовка экономической категории “инфраструктура” не только как условий развития и функционирования материального производства, но и как условий эффективного решения важных социальных задач развития общества. Так, Л. Абалкин, Г. Григорян, В. Мотылев рассматривают инфраструктуру в качестве совокупности обслуживающих отраслей общего пользования (энергетика, транспорт, связь, научные учреждения, общее и профессиональное образование). С.А. Дебабов представляет инфраструктуру как сочетание созданных на территории региона хозяйственных объектов (основных фондов) и проводимых инженерно-технических мероприятий для обеспечения материального производства и нормальных условий проживания населения⁵.

М.П. Комаров предлагает классификацию инфраструктуры по следующим признакам: сфе-

рам деятельности, отраслям деятельности, масштабам распространения, средам пространства.

По сферам деятельности им выделяется производственная инфраструктура (инфраструктура материальной сферы деятельности, состоящая из инфраструктуры производства средств производства и инфраструктуры производства средств потребления) и социальная инфраструктура (инфраструктура нематериальной деятельности - распределения и обмена, оказания потребительских услуг, охраны здоровья, формирования общественного сознания и научного мировоззрения, управления, охраны общественного порядка, обороны).

По отраслям деятельности выделяются следующие типы инфраструктуры: производственная инфраструктура, инфраструктура сферы услуг (социальная инфраструктура), инфраструктура туризма и спорта, научно-техническая инфраструктура и военная инфраструктура.

М.К. Алимуратов характеризует инфраструктуру как совокупность посреднических организаций и отношений, основной целью которых является обеспечение нормального непрерывного функционирования рынка, выполнение функций посредников, решение вспомогательных задач товарно-денежного кругооборота⁶.

Ученый А.Н. Алымов в монографии “Социальная инфраструктура: вопросы теории и практики” высказывал предположение о выделении экологического вида инфраструктуры в ходе развития общества и производства⁷.

Таким образом, проведенный анализ трактовок термина показал, как складывается единая точка зрения на смысл понятия “инфраструктура”, под которым имеются в виду условия эффективного развития не только материального производства, но и социальной сферы общественной жизни. Возросшая значимость отдельных элементов инфраструктуры: транспорта, связи, линий энергоснабжения, образования, здравоохранения и культуры - доказывает, что необходимо выделять и специально исследовать часть инфраструктуры, отвечающую за создание благоприятных условий для всестороннего и гармоничного развития личности - социальную инфраструктуру.

Мы предлагаем следующую трактовку понятия “**социальная инфраструктура**”: совокупность институтов и условий, обеспечивающих полноценное функционирование жизнедеятельности человека. В качестве элементов социальной инфраструктуры мы рассматриваем жилищно-коммунальное хозяйство, здравоохранение, образование и науку, транспорт, связь и туризм. Вышеприведенное определение дается нами с

позиций системного подхода и рассматривает социальную инфраструктуру как целостную совокупность взаимосвязанных институтов, действующих на конкретных объектах экономики.

Вместе с тем социальную инфраструктуру можно рассматривать как определенную форму организации и функционирования инфраструктуры, обладающую общими и специфическими чертами.

Неоднозначная трактовка социальной инфраструктуры объясняется ее внутренней неоднородностью, поскольку в зависимости от специфики составляющих совокупность связанных между собой институтов она выполняет определенные функции по обеспечению нормального режима функционирования. Эффективность работы социальной инфраструктуры предполагает взаимосвязь и взаимодействие как между элементами одного вида инфраструктуры, так и между элементами различных видов инфраструктуры. Несогласованность действия элемента одной инфраструктуры с остальными видами может

привести к негативным последствиям функционирования рыночной экономики.

¹ Экономическая энциклопедия. Политическая экономия / под ред. А.М. Румянцева. М., 1975. Т. 2. С. 560.

² *Rosenstein-Rodan P.* Notes on the Theory of the "Big Push" // *Economic Development for Latin America*. N.Y., 1961. P. 60.

³ *Jochimsen R.* Theorie der Infrastruktur. Tubingen, 1996. P. 99

⁴ *Nurkse R.* Problems of Capital Formation in Underdeveloped Countries. Oxford, 1953. P. 75.

⁵ *Дебабов С.А.* Место экономической инфраструктуры в науке о регионах // Теоретические проблемы региональной экономики: материалы науч. конф. М., 1973.

⁶ *Алимурадов М.К.* Формирование и развитие инфраструктуры рынка в переходной экономике: автореф. дис. ... канд. экон. наук. Махачкала, 2000. С. 6-7.

⁷ *Альмов А.Н., Кочерга А.И., Богаенко В.А.* Социальная инфраструктура: вопросы теории и практики. Киев, 1982.

Поступила в редакцию 06.07.2012 г.