



ЭКОНОМИКА

УДК 3(06)

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ФОРМ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЭКОНОМИКЕ

Т. И. Трубицына

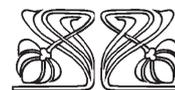
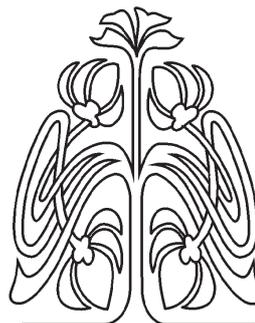
доктор экономических наук, профессор кафедры
экономической теории и национальной экономики,
Саратовский государственный университет
E-mail: oberttb@yandex.ru

Введение. Практически важно исследование форм взаимодействия инфраструктур в экономике страны, поскольку именно в таком взаимодействии возникают новые характеристики самих инфраструктур, их влияние на экономику. В статье рассматриваются теоретические подходы к исследованию форм существования инфраструктуры в экономике. **Теоретический анализ.** Инфраструктура как понятие экономической науки представляет собой комплекс отраслей хозяйствования, обслуживающих все виды экономических отношений и создающих условия для нормального жизнеобеспечения фирм, государства, домашних хозяйств, населения. **Обсуждение результатов.** Важнейшими условиями развития инфраструктуры в регионе являются: конкуренция между предприятиями инфраструктуры за рубль потребителя услуг; конкуренция между предприятиями инфраструктур за возможности распространения своего влияния на другие регионы как выход в межрегиональную конкуренцию, за возможности диверсификации предприятий инфраструктуры в регионе и в других регионах, за предложения своих услуг на межрегиональном рынке. **Выводы.** В регионе инфраструктура существует на различных уровнях хозяйствования: домашних хозяйств, фирм, региона в целом, инфраструктура межрегионального уровня, федерации, поскольку инфраструктура определяется той хозяйственной структурой, которую она обслуживает, выражает отношения создания комфортных условий для различных уровней хозяйствования в регионе. Взаимодействие инфраструктур проявляется в наличии синергетических эффектов, влияющих как на жизнедеятельность населения, так и на деятельность производственных единиц региона: возникают кооперативные формы совместного существования инфраструктур в регионе, единая форма инфраструктуры.

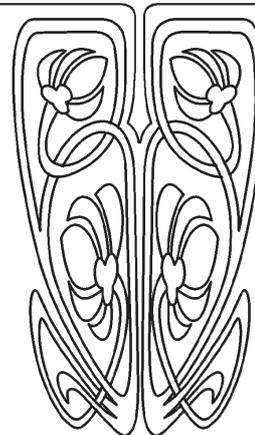
Ключевые слова: формы существования инфраструктуры в регионе, взаимодействие, центр развития региональной инфраструктуры, способы развития форм инфраструктуры в регионе.

Введение

Любое явление экономики существует в определенных формах. Ученые, многие годы исследуя инфраструктуру, стремятся классифицировать различные ее формы, показать, как эти формы взаимодействуют друг с другом в реальной экономике, к каким последствиям приводит это взаимодействие. Но пока формы инфраструктур, формы их взаимодействия в должной степени не изучены наукой. Некоторые подходы есть в работах ряда ученых. Практически важно исследование форм взаимодействия инфраструктур в экономике страны, поскольку именно в таком взаимодействии возникают новые характеристики самих инфраструктур, их влияние на экономику. Мы будем ориентироваться на формы инфраструктур в экономике региона как не очень большого территориального образования, не сопоставимого с территорией России.



НАУЧНЫЙ
ОТДЕЛ





Теоретический анализ

Инфраструктура как понятие экономической науки представляет собой комплекс отраслей хозяйствования, обслуживающих все виды экономических отношений и создающих условия для нормального жизнеобеспечения фирм, государства, домашних хозяйств, населения. Такое понятие закрепилось в экономике и применяется уже немало лет. За этот период ученые неоднократно стремились так раскрыть инфраструктуру, чтобы было ясно, что это – особые экономические отношения, выражающие определенные процессы. Традиционно инфраструктура представлена в науке как система отраслей, фирм, обеспечивающих функционирование чего-то основного для этой инфраструктуры. Поэтому рассматривают не только промышленную, социальную инфраструктуру, но и более локальные ее виды (например, банковская, рыночная, биржевая, инвестиционная инфраструктура и т.д.) как очень сложное экономическое явление.

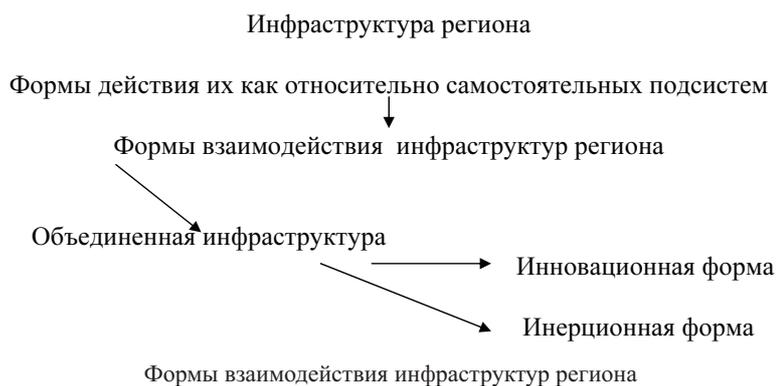
Так, Л. А. Донецкова представляет формы взаимосвязи различных видов инфраструктуры в виде стратегического планирования и прикладного проектирования [1, с. 8]. Думается, что эти формы могут относиться к управлению инфраструктурами, но не являются формами их взаимодействия. Организация инфраструктуры осуществляется при помощи стратегического планирования и прикладного (по видам объектов инфраструктур) проектирования. И взаимодействие видов инфраструктуры учитывается при разработке стратегического планирования. Конечно, в прикладном проектировании взаимодействие инфраструктур может учитываться опосредованно. В реальности оно вообще не учитывается в таком проектировании, или, в лучшем случае, на интуитивном уровне проектантов. Поэтому мы никак не можем считать формами взаимодействия инфраструктур экономики стратегическое планирование. Это тем более невозможно, что планирование есть способ управления хозяйственными процессами, а формы взаимодействия инфраструктур отражают объективно обусловленные характеристики бытия этих инфраструктур.

Б. Л. Раднаев обращает внимание на территориальные процессы организации производства и транспорта, их взаимодействие [2, с. 80]. В качестве методологических подходов изучения такого взаимодействия он выделяет историко-географические условия существования региона, использование картографического метода изучения, учет объемов экономических действий каждого из объектов при изучении их взаимодействия и некоторые другие. На наш взгляд, эти подходы не просто уместно, а необходимо учитывать при определении реальных форм взаимодействия видов инфраструктуры в регионе.

Применение категории «формы инфраструктур региона» позволяет найти общие моменты развития региона, зависимость жизнедеятельности населения региона от степени развитости производства и обслуживающей его инфраструктуры, синтезировать региональную систему с позиции ее инфраструктурных составляющих. Одновременно становится легче находить способы управленческого регионального воздействия на находящиеся в частной собственности элементы производственной, социальной, рыночной и других инфраструктур региона. И здесь именно внешние факторы воздействия на каждую из этих инфраструктур, на их взаимодействие могут быть учтены при прогнозировании изменений управления региональным хозяйствованием, что позволяет региональной власти активно влиять на участников хозяйственных процессов, ориентируя частных собственников на реализацию общих региональных интересов. Происходит взаимное изменение инфраструктур региона. Иллюзия, что можно изменить что-то в производственной инфраструктуре региона и не затронуть социальной инфраструктуры, изменить рыночную инфраструктуру, не затронув, например, информационной, беспочвенна, лишена смысла и нереальна.

Наши исследования привели к выводу, что система инфраструктуры региона может быть представлена как соотношение объединенной инфраструктуры, представляющей собой особое взаимодействие в регионе видов инфраструктур, развивающихся на данной территории, и двух важнейших типов инфраструктуры региона: инновационной и инерционной. Иначе говоря, эти типы инфраструктуры представляют собой не особые самостоятельные формы инфраструктуры, а именно тип существования отдельно взятых видов инфраструктуры по региону. Например, производственная инфраструктура в регионе существует как инновационная и как инерционная, поскольку производство обслуживается и традиционными способами инфраструктурных образований, и инновационными их видами. Один и тот же способ существования инфраструктуры является инновационным и инерционным. Это относится ко всем видам инфраструктуры региона. Даже к одной из самых современных инфраструктур – информационной, поскольку она вбирает в себя и инновационные, и инерционные способы (рисунок).

Схематичное изображение взаимодействия инфраструктур, конечно, огрубляет реалии этого взаимодействия, но позволяет сравнительно наглядно представить ход рассуждений автора, объясняющего существование таких форм, когда развитие инфраструктур, синергетические эффекты их взаимодействия выражаются представленными формами.



Обсуждение результатов

Наличие определенных условий в регионе не исключает, а предполагает возможность множественности развития инфраструктур в нем. Это зависит от той конкретной системы управления, которая складывается в каждом регионе, на предприятиях, расположенных в региональном пространстве. Иначе говоря, существующий путь движения инфраструктур в регионе не единственный, формы и способы взаимодействия инфраструктур многообразны. Идет постоянный поиск, моделирование, эксперимент. Но это множество возможного взаимодействия инфраструктур не бесконечно. Управляющие субъекты должны отыскать наиболее приемлемые способы для целей региона и его населения. Одной из форм, возникающих как воплощение определенных условий взаимодействия инфраструктур региона, является связь малых и крупных предприятий. Инфраструктуры региона существуют в виде малых и крупных предприятий, реализующих свою деятельность территориально в данном регионе.

Взаимодействие инфраструктур в регионе имеет определенные индикаторы зрелости. На наш взгляд, такими индикаторами зрелости является степень единства системы инфраструктур региона. Каждый из видов инфраструктур имеет собственные механизмы существования. Но задачами управления региональным развитием по территориям является создание таких единых систем инфраструктур, где бы прослеживались и формировались единые взаимозависимые процессы изменения различных видов инфраструктур, в целом ориентированных на позитивное развитие всего региона. Первый опыт создания таких систем единства инфраструктур региона содержится в региональных документах стратегического развития в Пермской, Ростовской, Ивановской, Омской, Нижегородской, Свердловской областях. Но в этих стратегиях отражаются только частичные процессы. Так, в Ростовской области сформирован документ развития отраслевых и межотраслевых инфраструктур, в Ивановской области – отраслевые инфраструктурные стратегии. Думается, что от таких первых шагов необходимо

переходить к обоснованию взаимодействия всех видов инфраструктур региона. Только в этом случае возможно позитивное системное изменение региона.

Важнейшими условиями развития инфраструктуры в регионе являются: конкуренция между предприятиями инфраструктуры за рубль потребителя услуг; конкуренция между предприятиями инфраструктур за возможности распространения своего влияния на другие регионы как выход в межрегиональную конкуренцию, за возможности диверсификации предприятий инфраструктур в регионе и в других регионах, за предложения своих услуг на межрегиональном рынке. Крупные предприятия инфраструктуры при этом не могут существовать только на региональном рынке. Они стремятся завоевать экономические пространства других регионов, выходя на межрегиональные рынки. В настоящее время происходят сложные инфраструктурные процессы в системе оказания услуг жилищно-коммунального хозяйства (ЖКХ).

Действия малых предприятий инфраструктуры сосредотачиваются, главным образом, на определенной территории региона в целом или частях региона. Крупные предприятия развиваются как диверсифицированные, предоставляющие инфраструктурные услуги по множеству направлений, множеству видов, стремящиеся охватить ряд производственных отраслей и территории не одного, а нескольких регионов. Взаимодействия малых предприятий инфраструктур региона мобильны, подвижны, по сравнению с крупными предприятиями. Но крупные предприятия более агрессивны в своей политике захвата сфер влияния, что нередко происходит на фоне ухудшения предоставляемых инфраструктурных услуг, их унификации без учета специфики регионов. В настоящее время в России только 10% малых предприятий сосредоточены в сфере производства, а 90% – находятся в сферах различных видов инфраструктуры. Экспертным путем мы определили, что в системах производственной и социальной инфраструктур регионов сосредоточено примерно 60% малых предприятий страны. Особое значение



для достижения успеха в действии таких предприятий имеет степень технического, интеллектуального их оснащения в регионе.

Возникают межпроизводственные сервисные организации, обслуживающие производственные инфраструктурные потребности ряда производств. Социальная же инфраструктура региона вообще почти полностью оторвалась от такой основы, как обслуживание потребностей работников предприятий и членов их семей. В настоящее время социальная инфраструктура либо создается в регионе на рыночной основе в виде экономически и организационно самостоятельных предприятий, продающих свои услуги различным организациям, населению, региону как хозяйствующим единицам, либо очень крупные предприятия создают ограниченный набор социальных инфраструктурных организаций только для своих работников, не заботясь о населении региона. Примерами такого подхода к социальной инфраструктуре являются подобные организации в газо- и нефтедобывающих регионах, возле предприятий, расположенных сравнительно автономно в каком-то более крупном регионе. На наш взгляд, малые и крупные предприятия инфраструктуры в регионе нуждаются в постоянном согласовании своих экономических действий. Нужен региональный центр, формирующий это взаимодействие и, соответственно, финансовую поддержку инфраструктурных предприятий со стороны производств, расположенных на территории региона, со стороны властей региона. Существующие в настоящее время программы развития инфраструктуры регионов ограничены. Они, как правило, сосредоточивают свое внимание на некоторых социальных нуждах населения и на обеспечении инвестиционных процессов. Такой подход узок, поэтому не могут обеспечиваться потребности регионального хозяйствования.

Думается, что определенным выходом из такой ситуации может стать создание объектов межрегионального бизнеса, развивающего инфраструктуру в разных сопряженных регионах. Не всегда эти попытки успешны. Известен неудачный опыт создания ассоциации, пытавшейся оказывать коммунальные услуги в разных регионах страны. В течение двух лет осуществлялся такой эксперимент в стране по регионам, но в 2005 г. большинство регионов отказалось от услуг этой ассоциации. Была попытка ряда регионов заключать договоры на оказание некоторых услуг коммунальной инфраструктуры с энергетическими компаниями. Но экспериментирование необходимо, иначе качественные сервисные коммунальные услуги не смогут получать население и фирмы. Успешность и рациональность функционирования инфраструктуры ЖКХ, на наш взгляд, соотносится с уровнем бюджетной обеспеченности населения регионов России. Низкой бюджетная обеспеченность населения региона считается тогда, когда

доля собственных доходов в общих расходах бюджета региона менее 40%. Таких регионов в стране большинство (из 83 дотационными являются 72 региона). Мы думаем, что при осуществлении прямых инвестиций в регион обязательным является инфраструктурное обременение предоставления жилищно-коммунальных услуг по доступным ценам населению, оказывающемуся на территории осуществления таких инвестиций.

Современное хозяйствование в огромной степени зависит от качества и количества инфраструктурных услуг. Мы бы даже назвали это «инфраструктурной революцией», которая приходит на смену промышленной революции и существование которой обеспечивает новыми подходами всю производственную деятельность региона и социальную жизнедеятельность населения, предоставление рыночных, информационных, административных услуг. Большую роль при этом должны играть соответствующие правовые нормы, неукоснительно исполняемые всеми участниками хозяйственных процессов. Велико значение различного рода судов, которые должны объективно, а не предвзято, разбираться в ситуации, не сводя ее только к хозяйственному спору субъектов. Поэтому нужны и законодательные изменения в местном и федеральном законодательстве с учетом значимости развития инфраструктуры региона. Это особо важно потому, что происходит активное вмешательство теневого сектора экономики во взаимодействие инфраструктур региона, являющееся отрицательным фактором. Поэтому важнейшей составляющей процессов позитивного взаимодействия видов инфраструктур и их развития является постоянная борьба с криминализацией экономики, с разрастанием теневых сегментов экономики региона.

При этом нужно не забывать, что многие составляющие одной инфраструктуры входят в другую инфраструктуру. Это относится к дорогам, транспорту, банкам, страховым компаниям и пр. Такие пересекающиеся институты видов инфраструктур не просто обеспечивают их взаимодействие, но и сокращают количество необходимых элементов каждого вида. Некоторые виды инфраструктуры существуют в форме двойного назначения (по аналогии можно говорить о таком же существовании в производстве технологий двойного предназначения). Наличие такого двойного предназначения в инфраструктурах, обеспечение роста производительности труда как в одной, так и в другой инфраструктуре, усложняются социально-экономическими и организационными процессами в регионах. Рост общественной производительности в этом случае связан с тем, что происходит экономия средств на создание объектов инфраструктур. Эксплуатация таких объектов тоже дает возможность сэкономить общественный труд. По данным исследователей, использование объектов инфраструктур,



как производственных, так и социальных, дает до 25–30% экономии общественного совокупного труда на их создание, поддержание в рабочем состоянии и эксплуатацию.

Двойное предназначение объектов инфраструктуры региона реализует требования к охране окружающей среды. Так, разного вида очистные сооружения важны не только для собственно производства как объекты его инфраструктуры, но и для социальных процессов, поскольку очищают воду, воздух от выбросов, загрязнения, обеспечивают нормальную жизнедеятельность населения региона. Это же относится к таким составным инфраструктуре региона, как учебные заведения, предприятия здравоохранения. При их помощи происходит обеспечение производства качественной рабочей силой, и одновременно как социально значимые объекты они обслуживают все категории населения, независимо от того, связана их жизнедеятельность с производством или нет. Могут быть объектами двойного предназначения и торгово-бытовые объекты. Они реально обеспечивают предоставление коммунальных услуг не только населению, но и производству. Торговые же услуги потребляют производственные организации одновременно с получением этих услуг населением (но при этом меняются формы предоставления таких торговых услуг). Российский рынок объектов инфраструктуры региона особо не различает их предназначения (объектами какой инфраструктуры они являются).

Выводы

Обобщая вышесказанное, охарактеризуем инфраструктуру региона. Инфраструктура – это система отношений обслуживания всех социально-экономических, хозяйственных процессов в регионе. Поэтому разные виды инфраструктуры могут иметь сравнительно одинаковые функции, хотя формы проявления таких функций различаются. В регионе инфраструктура существует на различных уровнях хозяйствования: инфраструктура домашних хозяйств, фирм, региона в целом, межрегионального уровня, федерации, поскольку инфраструктура определяется той хозяйственной структурой, которую она обслуживает, выражает отношения создания комфортных условий для различных уровней хозяйствования в регионе.

Все виды инфраструктуры взаимодействуют в регионе. Процесс этот происходит на основе имманентных им свойств и осуществляется как изменения внутри каждой из инфраструктур, которые

проявляются в общих изменениях инфраструктуры региона. Взаимодействие инфраструктур проявляется в наличии синергетических эффектов, влияющих как на жизнедеятельность населения региона, так и на деятельность производственных единиц региона: возникают кооперативные формы совместного существования инфраструктур в регионе, единая форма инфраструктуры и пр. Каждая из инфраструктур относительно самостоятельна, но они генетически связаны друг с другом как порождение хозяйственных процессов. Во взаимодействии меняются сами эти инфраструктуры, зависят от степени развитости информационных и рыночных технологий.

Во взаимодействии инфраструктур имеется ведущая сторона, возникновение которой определяется конкретными условиями хозяйствования в регионе. Роль ведущей стороны означает не наличие главной стороны связи, а источник совместного движения этих инфраструктур на данный определенный момент. Так, развитие дорожного строительства в Астраханской области определяется производственной необходимостью – развитием газоконденсатного комплекса, а в Саратовской области развитие дорожного строительства соотносится с социальными процессами, прежде всего. В современной практике рост производства в регионах нередко тормозится не тем, что слабо развита производственная инфраструктура, а тем, что недоразвиты другие виды инфраструктур. Поэтому создание в настоящее время паспортов регионов должно ориентироваться не на инвентаризацию различных видов инфраструктуры в них, а на выявление «узлов» взаимодействия различных инфраструктур в регионе, что позволит обосновывать проекты развития региона с позиций взаимной связи инфраструктур как обеспечение важнейших составляющих регионального развития.

Существование инфраструктур в регионе осуществляется одновременно в инновационной и инерционной формах, что должно быть учтено при разработке региональных программ развития.

Список литературы

1. *Донецкова Л. А., Самсонов В. Б.* Региональное управление социально-экологической инфраструктурой (экономические аспекты). Саратов : Научная книга, 2005. 138 с.
2. *Раднаев Б. Л.* Мобильность транспортной системы региона. Новосибирск : Наука, 1991. 136 с.

Theoretical Basis of Research Infrastructure Forms in the Economy

T. I. Trubitsyna

Doctor of Science, Professor, Department of Economic Theory,
Saratov State University,
83, Astrakhanskaya str., Saratov, 410012 Russia
E-mail: oberttb@yandex.ru

Introduction. In practice it is important to study the interaction of forms of infrastructure in the economy, since this interaction there are new features infrastructures themselves, their impact on the economy. The article examines the theoretical approaches to the study of the forms



of existence of infrastructure in the economy. **Theoretical analysis.** Infrastructure as a concept of economic science is a set of economic practices, serving all kinds of economic relations and create conditions for normal life companies, state, household population. **Discussion of results.** The most important conditions for the development of infrastructure in the region are: the competition between enterprises infrastructure for the ruble consumer services, competition between enterprises infrastructures for the possibility of extending its influence to other regions as a way to inter-regional competition for opportunities to diversify business infrastructure in the region and in other regions, for their suggestions services at the interregional market. **Conclusions.** In the region of infrastructure exists at different levels of management: infrastructure households, infrastructure companies in the region as a whole, the infrastructure of inter-regional level, the federation, because the infrastructure is determined by the economic structure, which it serves, expresses the relationship of creating favorable conditions for the different levels of management in the region. Interaction infrastructure being available synergies, affecting both the livelihoods of people in the region, and on the activities of manufacturing units in the region: there are cooperative forms of co-existence of infrastructure in the region, a single form of infrastructure.

Key words: forms of existence of infrastructure in the region, interaction, center of regional infrastructure development, ways of development of forms of infrastructure in the region.

References

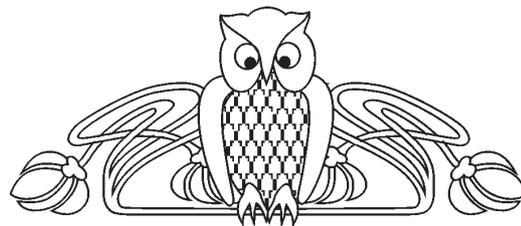
1. Donetskova L. A., Samsonov V. B. *Regional'noe upravlenie sotsial'no-ekologicheskoi infrastrukturoi* [Regional management of social and environmental infrastructure]. Saratov, Nauchnaja kniga Publ., 2005. 138 p.
2. Radnaev B. L. *Mobil'nost' transportnoi sistemy regiona* [The mobility of the transport system in the region]. Novosibirsk, Nauka Publ., 1991. 136 p.

УДК 332.144; 330.43; 330.4

СЧАСТЛИВ ЛИ РУССКИЙ ЧЕЛОВЕК?

Л. А. Родионова

кандидат экономических наук,
доцент кафедры статистических методов,
НИУ «Высшая школа экономики»
E-mail: lrodionova@hse.ru



Введение. В последние десятилетия во всем мире благополучие населения страны, качество жизни граждан является приоритетным направлением политики государств. Самооценка счастья индивидов может служить определенным индикатором благополучности жизни в стране. В статье рассмотрены основные теоретические концепции, используемые в экономике счастья, на основе которых построены и проанализированы эмпирические модели. **Методы.** Современный эконометрический аппарат и статистические данные позволяют ответить на вопрос, что делает человека счастливым или несчастливым. В исследовании использовались модели множественного и бинарного выбора для определения детерминант, объясняющих уровень счастья для русских, а также проанализированы эффекты влияния наиболее важных факторов, таких как доход, образование, дети, семейное положение, на основе данных РМЭЗ за 2011 г. **Результаты.** Для подвыборки русских положительный эффект на уровень счастья имеют доход, семейный статус (состоящие в браке более счастливы, чем никогда не состоящие в браке), пол (мужчины более счастливы, чем женщины). При этом негативный эффект имеют такие факторы, как возраст, дети, проблемы со здоровьем и наличие вредных привычек (курение).

Ключевые слова: экономика счастья, удовлетворенность жизнью, эконометрическое моделирование.

Введение

Что мы знаем о счастье? С давних времен «поиском счастья» занимались философия, этика и богословские науки. В XX в. счастье стало предметом междисциплинарных исследований в социологии и экономике, появился новый раздел

экономики – экономика счастья, счастье стали измерять и делать международные сопоставления. Сегодня можно ответить на вопрос, кто самый счастливый человек на земле, уровень счастья населения страны стали обсуждать в правительственных кругах наряду с уровнем ВВП. Известно, что в 1972 г. король Джигме Сингай Вангчук королевства Бутан в официальной речи к Национальной ассамблее заявил, что благосостояние страны должно измеряться не внутренним валовым продуктом, а внутренним валовым счастьем. С тех пор в этой стране наряду с официальными показателями социально-экономического развития ежегодно публикуются отчеты о счастье нации.

В своей работе мы бы хотели изучить вопрос, связанный с удовлетворенностью жизнью русского человека. Самооценка счастья индивидов может служить определенным индикатором благополучности жизни в стране. Каждая национальность имеет свои культуру, традиции, обычаи, менталитет, что, в свою очередь, формирует отношение к миру, самоидентичность, а следовательно, можно предположить, что национальность выступает важным фактором, определяющим счастье человека. Россия является многонациональной страной: в ней проживают представители более 160 национальностей (по данным Всероссийской переписи населения 2010 г.). Самые многочисленные народы – русские, татары, украинцы, башкиры,