



ЭКОНОМИКА

УДК 330

ИНФРАСТРУКТУРА КАК КАТЕГОРИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ТЕОРИИ

Т. И. Трубицына

Саратовский государственный университет
E-mail: oberttb@yandex.ru

В статье рассматриваются теоретические проблемы исследования инфраструктуры как экономической категории. Показываются содержание этой категории, возможные способы развития инфраструктуры как явления реальной экономики. Представлены формы взаимодействия инфраструктур в региональном хозяйствовании, в том числе инновационная и инерционная формы.

Ключевые слова: теория инфраструктуры, инфраструктура и хозяйствование, формы взаимодействия инфраструктур, инновационная форма.

Infrastructure as a Category of Economics

T. I. Trubitsyna

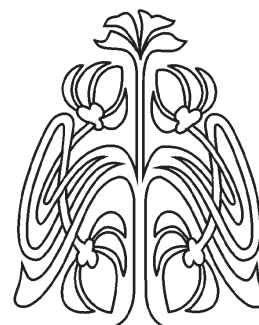
The article deals with theoretical aspects of the research infrastructure as an economic category and it shows the contents of this category, the possible ways of development of infrastructure as a phenomenon of the real economy. Forms of interaction are presented in the regional infrastructure management, including innovative and inertial form.

Key words: theory of infrastructure, infrastructure and management, forms of interaction infrastructures, innovative form.

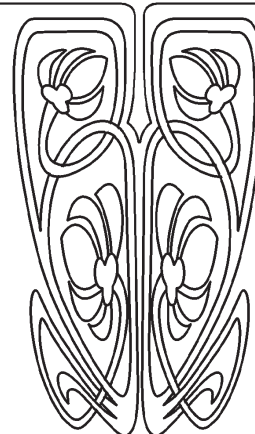
Ни один познавательный процесс не осуществляется без использования категорий. Известно, что категория представляет собой емкое понятие, в котором находят отражение наиболее широкие связи, отношения определенного явления. Экономическая категория в науке представляет собой теоретическое выражение отношений, существующих в экономике. Экономическая теория имеет систему своих категорий, среди которых присутствует категория «инфраструктура». В научной деятельности развиваются знания, что проявляется в обогащении содержания категорий экономической теории, в том числе и «инфраструктуры».

Современное хозяйствование основывается на развитой инфраструктуре. Известно, что инфраструктура в экономике понимается как комплекс отраслей, обслуживающих разные хозяйственные сферы, все виды экономических отношений, создающих условия нормального жизнеобеспечения фирм, регионов, государства, домашних хозяйств, населения. Инфраструктура является понятием, категорией экономической науки, наличествует в системе экономического знания, исследуется экономической теорией и иными областями экономической науки. Такое ее понятие закрепилось в экономике и применяется уже немало лет¹. За этот период ученые неоднократно стремились так раскрыть инфраструктуру, чтобы было ясно, что это – особые экономические отношения, выражающие определенные процессы, экономические явления.

Традиционно инфраструктура представлена в науке как система отраслей, фирм, обеспечивающих функционирование чего-то основного для этой инфраструктуры. Поэтому рассматривают не



НАУЧНЫЙ
ОТДЕЛ





только промышленную, социальную, рыночную, информационную инфраструктуру, но и более локальные ее виды (например, банковскую инфраструктуру, биржевую инфраструктуру, инвестиционную инфраструктуру и т. д.). Даже простое перечисление различных подходов к видам инфраструктуры показывает, что это очень сложное экономическое явление и его необходимо специально и подробно изучать. В современной экономической науке оживленно идет исследование разных видов инфраструктуры. Но недостаточная зрелость методологических подходов нередко обуславливает подмену одного понятия применительно к инфраструктуре другим, нечеткость теоретических выводов.

Инфраструктуру, на наш взгляд, необходимо изучать с позиций функциональной, институциональной, воспроизводственной теорий. Только в этом случае можно реально определить состав различных видов инфраструктуры и те функции, которые они выполняют, динамику инфраструктуры, ее предназначение в экономике. Однако при этом возникает опасность подмены инфраструктуры совокупностью экономических функций и институтов, существующих в экономике и обслуживающих ее. Поэтому мы определимся с понятием «инфраструктура», используемым в экономической науке. Так, К. Макконел и С. Брю считают, что инфраструктура представляет собой организации «для всей экономики <...> это капитальные сооружения, использование которых гражданами и фирмами обычно обеспечивается государством (автомагистрали, мосты, городские транспортные системы, водоочистные сооружения, муниципальные системы водоснабжения, аэропорты), для фирмы это службы и сооружения, необходимые для производства продукции, создание которых собственными силами обошлось бы ей слишком дорого и поэтому обеспечивается государством или другими фирмами (водоснабжение, электроэнергия, вывоз производственных отходов, перевозки грузов, научно-исследовательские и проектно-конструкторские работы, финансовое и банковское обслуживание)»². Как видим, эти ученые, во-первых, соотносят инфраструктуру с ее материальным видом и считают, что инфраструктура экономики формируется государством, содержится на государственные средства и обслуживает общегосударственные нужды, нужды фирм и населения. Во-вторых, инфраструктуру они определяют как перечень организаций, обслуживающих потребности названных выше субъектов. Такой подход, на наш взгляд, сужает и ограничивает содержание инфраструктуры, определяя ее с точки зрения вещественно-организационного состава и с позиции источников средств формирования инфраструктуры, ее использования.

Другие ученые иначе подходят к рассмотрению содержания инфраструктуры, ограничивая ее исследование промышленной инфраструктурой и

считая таковой «сеть агентов по снабжению, коммуникации, навыки, средства обучения, каналы распределения, специализированные финансовые услуги и т. д., способствующие развитию промышленности»³. Этот подход ориентирован на теорию организации, на теорию контрактов. Конечно, с этой позиции инфраструктура вполне может быть рассмотрена, хотя и ограниченно. Есть авторы, которые, рассматривая инфраструктуру, показывают институциональные формы ее существования и взаимосвязь этих институциональных форм. Так, И. Н. Козельская подчеркивает институциональные формы рыночной инфраструктуры и связи между ними⁴. Исследование форм инфраструктуры довольно-таки распространено в научной литературе. Но нас интересуют формы взаимодействия различных видов инфраструктуры, а не формы существования каждого из этих видов.

Мы считаем, что позитивные моменты как в первом, так и во втором определении содержания инфраструктуры есть. Но общими недостатками понимания содержания инфраструктуры как экономического явления выступают: 1) чисто утилитарное понимание инфраструктуры как предназначенной для выполнения в экономике определенных практических функций; 2) содержание характеристики инфраструктуры не вбирает в себя те отношения, какие выражены категорией «инфраструктура»; 3) такие характеристики инфраструктуры не позволяют использовать их при прогнозировании ее роли в экономике, при определении судьбы самой инфраструктуры; 4) получается в определенной степени закрытый перечень того, что составляет инфраструктуру, хотя реалии показывают, что это явление открытого состава.

На наш взгляд, подход к инфраструктуре как к «дереву элементов», взаимосвязанных и взаимодействующих в реалиях, интересен и может дать новый поворот в понимании содержания рассматриваемой категории. В отечественной экономической науке до недавнего времени содержание инфраструктуры понималось как перечень элементов, разных институтов, обеспечивающих функционирование сфер воспроизводства, направлений хозяйствования, видов деятельности. При этом элементы, являющиеся инфраструктурой по отношению к одному явлению, могут иметь свою собственную инфраструктуру.

В научной литературе существует мнение, что инфраструктура может рассматриваться с позиций дополнительных накладных издержек, которые возникают при создании, использовании ее элементов. В основном же авторы подходят к пониманию содержания инфраструктуры как к комплексу условий, необходимых для нормального функционирования составных частей экономики и обеспечивающих снижение накладных расходов этими частями экономики, облегчающих оборот капитала.



Многие авторы, в том числе Дж. Стиглер, характеризуют инфраструктуру как информационные институты и информационные технологии⁵. Это расширительное понятие имеет право на существование в науке, поскольку информация действительно формирует инфраструктурный аспект хозяйствования. Информация обеспечивает взаимосвязь различных структурных элементов экономики. Инфраструктура с этой методологической позиции может рассматриваться как совокупность взаимосвязанных организаций (структур), которые заняты обслуживанием производственной, социальной и иных видов деятельности в пределах национальных границ экономики.

Поскольку одни и те же институты являются составными элементами самых разных видов инфраструктуры, постольку один институциональный подход не может помочь раскрыть содержание и предназначение инфраструктуры в хозяйствовании. Для этого нужны воспроизводственный и функциональный подходы к ее изучению. Так, например, такой элемент, как банки, является структурной составляющей многих видов инфраструктуры. Это же относится и к другим институтам. Только выявление их роли в воспроизводстве и знание тех функций, какие выполняются этими институтами в разных видах инфраструктуры, позволяет соотносить разные институты и разные виды инфраструктуры. Иначе говоря, институты инфраструктуры нельзя полностью считать составными элементами определенной инфраструктуры. Нужно выявлять функции этих институтов и по функциям соотносить их с той или иной инфраструктурой. То есть необходимо функционально дробить состав каждого института, входящего в инфраструктуру, и пофункционально соотносить с разного вида инфраструктурами. Значит, понимание инфраструктуры как разного вида институтов, обеспечивающих благоприятные условия хозяйствования, ограничено. Нужно вычленивать в этих институтах функции и уже по ним соотносить с разного рода инфраструктурами. Но и такой подход к пониманию состава инфраструктуры неточен.

Инфраструктура существует на разных уровнях экономики: на уровне предприятия (в том числе внутри предприятия), региона, в пределах страны, на уровне мирохозяйственных экономических отношений. На наш взгляд, инфраструктура должна рассматриваться, во-первых, как система экономических отношений в сфере обслуживания, что обуславливает наличие схожих, а нередко и одинаковых функций у разных видов инфраструктуры, хотя внешне эти функции могут проявляться различно. Во-вторых, существуют эти отношения на разных уровнях хозяйственных отношений, а поэтому не могут быть одинаковыми по строению и должны выполнять различные функции. В-третьих, инфраструктура зависит от той хозяйственной структуры, которую она обслуживает. Поэтому отношения инфраструктуры и функции

инфраструктуры производны, ведомы, зависимы от разных сфер экономики. В-четвертых, функционирование инфраструктуры гибко, пластично, очень активно реагирует на те условия, в которых находится не только инфраструктура, но и те хозяйственные сферы, которые ею обслуживаются, от условий хозяйствования национальной, региональной экономики, фирм, домашних хозяйств.

Иначе говоря, инфраструктура представляет собой экономические отношения, формирование и функционирование которых в немалой степени определяется меняющимися условиями хозяйствования. Реализация функций инфраструктуры обеспечивает синергетические эффекты хозяйствования. Инфраструктура существует как отношения на разных уровнях хозяйствования. При этом существуют различные функциональные виды инфраструктуры: производственная, социальная, рыночная, информационная и пр. Каждый из этих видов имеет подвиды и конкретные формы существования, как бы развертывая эти виды инфраструктуры.

На наш взгляд, инфраструктура может быть представлена в теории как система отношений сферы обслуживания, существующая по территориям, ориентированная на создание благоприятных условий функционирования производства, рынка, социальных институтов и иных форм жизнеобеспечения населения и субъектов хозяйствования. Все эти виды взаимодействуют и позволяют возникать эффектам мультипликации, синергетическим эффектам. Такие взаимодействия представляют собой ни что иное, как реалии жизнедеятельности, реалии хозяйственных и управленческих процессов. Без развитой инфраструктуры не может существовать хозяйствование, невозможна успешная жизнедеятельность населения.

Взаимодействие разных видов инфраструктуры является всеобщей связью в ее системе. Познание этого взаимодействия позволяет с наибольшей эффективностью использовать каждый вид инфраструктуры и их совместное существование в экономике. Взаимодействие инфраструктур всегда конкретно, существует в реальной системе экономических отношений. Производственная, социальная, рыночная и иные инфраструктуры развиваются относительно самостоятельно, как составляющие общей системы инфраструктуры национальной экономики, но они связаны друг с другом общими условиями существования, общими процессами обслуживания экономики в целом, что проявляется в наличии синергетических эффектов, влияющих на жизнедеятельность населения страны и развитие производства этой же страны. Поиск форм использования видов инфраструктур, адекватных реальным современным условиям хозяйствования, соотносится с изучением их взаимодействия, которое зависит от отношений, сложившихся в национальной экономике, системы хозяйствования, степени развития



производительных сил, самого производства, тех потребностей, какие существуют у населения. Взаимодействие видов инфраструктуры представляет собой процесс движения, всеобщую связь в экономике страны и между странами. В процессах взаимодействия происходит изменения инфраструктур, что определяется развитостью производства по стране, в регионах, степенью развития потребностей населения страны, регионов, уровнем доходов населения в стране и по регионам. Иначе говоря, существовать отдельно друг от друга разные виды инфраструктуры не могут. Лишь теоретически можно предположить их независимое друг от друга существование. Применяя метод абстрагирования, можно изучать теоретические характеристики каждого из видов инфраструктуры, в реальных же экономики взаимодействуют все виды: рыночная, информационная, финансовая и т. д.

Взаимодействие инфраструктур объективно обусловлено теми процессами, какие существуют в развитии экономики страны, в частности, развитием информационного общества и появлением не только информационных секторов в экономике, но и информационных сегментов внутри традиционных инфраструктур, наличием рыночных отношений, когда признается обществом только такое изменение инфраструктуры, какое положительно оценено рынком. Кроме того, непрерывный научно-технический прогресс дискретно сказывается на процессах взаимодействия инфраструктур, вызывая необходимость изменения способов такого взаимодействия, его результатов.

В современной практике рост производства нередко тормозится не тем, что слабо развита в определенном регионе производственная инфраструктура, а тем, что недоразвита, например, социальная инфраструктура, не позволяющая реализоваться социальной мотивации действий людей. Это вызывает необходимость создания паспортов регионов. В настоящее время такие паспорта создаются как инвентаризация объектов различных инфраструктур региона. Должен же этот документ создаваться с целью выявления взаимосвязи, узлов взаимодействия самых различных видов инфраструктуры региона. Такие «узлы» представляют собой точки бифуркации, когда движение инфраструктур меняет не только собственные векторы, но и качество. Именно знание таких «узлов» взаимодействия инфраструктур позволяет формировать развитие региона. Решения региональных властей о развитии видов инфраструктур в регионе могут обосновываться тем, что выявляются эти узлы. В регионах для обеспечения этих процессов должны быть составлены как минимум несколько карт, отражающих реалии наличия, расположения, состояния каждого вида инфраструктуры и позволяющих составлять карту точек взаимодействия инфраструктур региона. При этом выявляются: реальное и гипотетическое состояние такого взаимодействия, способное

резко, качественно позитивно изменить результаты такого взаимодействия и обеспечить при помощи этих видов инфраструктур реализацию производительных потребностей региона и социальных потребностей населения региона. Такой подход позволяет более строго экономически обосновывать проекты развития региона, перестройки производственной и социальной баз его существования.

Успехи развития одного вида инфраструктуры в регионе могут полностью уничтожаться неразвитостью другого вида, поэтому только комплексное развитие инфраструктур в регионе является закономерностью их взаимодействия. Это позволяет максимально реализовать интересы региона, фирм, расположенных в регионе, населения. Конечно, реализация названной закономерности требует больших средств и немалых усилий региональных властей для согласования самых различных интересов субъектов хозяйствования, участвующих в таких процессах. Но без осуществления этой работы результаты будут чрезвычайно малы. Координирующая роль региона при этом очень велика. Ее нельзя переоценить, поскольку бывает трудно разграничить результаты функционирования созданных объектов той или иной инфраструктуры региона.

Некоторые ученые выделяют базовые характеристики, позволяющие оценить взаимодействие инфраструктур в регионе. Нередко на это обращают внимание ученые-географы. Так, В. Н. Бугроменко, С. А. Тархов разработали топологический подход к определению необходимости развития, в частности, транспортной инфраструктуры в регионе, исходя из транспортной освоенности (доступности) территории⁶. Это является своеобразным развитием концепции пространственной самоорганизации населения, которую выдвинул Г. А. Гольц⁷. Мы считаем, что такой подход плодотворен при поиске основ определения форм взаимодействия инфраструктур в регионе. Действительно, существует очень тесная связь между территориальной самоорганизацией населения и организацией взаимной связи инфраструктур региона. Поэтому топологический подход к взаимодействию инфраструктур в регионе и учет пространственной самоорганизации населения, безусловно, являются одной из основ теории форм взаимодействия инфраструктур региона.

Формы взаимодействия инфраструктур в регионе, на наш взгляд, возникают как осуществление кооперативных процессов в этих структурах, как синергетические эффекты их взаимодействия. Каждый из видов инфраструктуры в регионе является открытыми подсистемами, в них постоянно существует возможность возникновения новых форм, имеется единое экономическое пространство, их действия накладываются друг на друга, одна инфраструктура вызывает реакцию в другой, что определяет необходимость институциональных или содержательных изменений в их



действии. Возникает эффект как бы объединенной инфраструктуры. Объединенная инфраструктура содержит в себе элементы различных инфраструктур. На это обратили внимание Е. Н. Князев и С. П. Курдюмов, подчеркивая, что объединенные структуры живут в разных «темпомирах», развиваясь каждая в собственном темпе⁸.

Еще одной формой взаимодействия инфраструктур региона является инновационное осуществление их взаимного развития. Поскольку каждая из инфраструктур существует в собственном инновационном времени⁹, то и форма существования каждой из них – инновационная. Суть инновационной формы взаимодействия инфраструктур региона состоит в том, что каждая из этих структур должна быть ориентированна на инновационное развитие. Однако непрерывного инновационного развития инфраструктур просто не может быть, поскольку не только инновации определяют успехи производства региона и комфортность жизни его населения. Непременным является наличие определенной инерционности существования видов инфраструктур, обеспечивая как изменчивость экономических процессов, так и их устойчивость. Производство требует сохранения традиций, создания товаров и услуг для удовлетворения традиционных потребностей населения и производства.

Парной (к инновационной) формой взаимодействия инфраструктур региона является инерционная, позволяющая сохранять традиции производства и жизнедеятельности населения, не менять устоявшиеся здесь привычки, обычаи. Традиционные формы взаимодействия инфраструктур не вызывают необходимости изменения подходов к управлению региональными процессами. Какое-то время эти процессы могут существовать

в привычном для производителей, населения и управленцев формах, позволяют им подготовиться к инновационным формам взаимодействия этих структур. При инерционном, традиционном взаимодействии инфраструктур люди имеют дело с привычным окружением, привычными результатами этого взаимодействия.

Примечания

- ¹ Известно, что понятие «инфраструктура» связано с двумя латинскими словами (*infra* – ниже, под и *structura* – строение, расположение). Заимствовано это понятие в 40-х гг. XX в. экономической наукой из военного лексикона, где оно используется для обозначения комплекса сооружений, обеспечивающих действия вооруженных сил. В разных военных образованиях (например, в НАТО) существуют специальные комитеты, отделы по инфраструктуре.
- ² Макконел К. Р., Брю С. Л. Экономикс. М., 1992. С. 388.
- ³ Сломан Дж., Сатклифф М. Экономикс. М., 2005. С. 805.
- ⁴ См.: Козельская И. Н. Формирование и развитие инфраструктуры рынка в регионе. Саратов, 1995. С. 7, 23 и др.
- ⁵ См.: Стиглер Дж. Экономика информации. М., 2002. С. 48.
- ⁶ См.: Бугроменко В. Н. Транспорт в территориальных системах. М., 1987; Тархов С. А. Топология транспортных сетей // Проблемы развития производственной инфраструктуры. М., 1981.
- ⁷ См.: Гольц Г. А. Исследование закономерностей развития сети местных автомобильных дорог. М., 1971.
- ⁸ См.: Князева Е. Н., Курдюмов С. П. Законы эволюции и самоорганизации сложных систем. М., 1994.
- ⁹ См.: Стенгерс И., Пригожин И. Порядок из хаоса. М., 1986. С. 9.

УДК 332.12

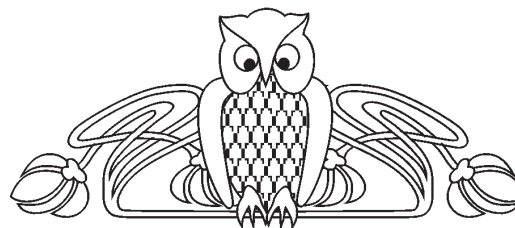
РЕГИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ В КОНТЕКСТЕ ВОСПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПОДХОДА

В. С. Федоляк

Саратовский государственный университет
E-mail: fvs01@rambler.ru

В статье дана общая характеристика регионального воспроизводства, показаны его отличительные особенности и место в системе общественного воспроизводства. Доказывается, что реализация воспроизводственного процесса на региональном уровне соответствует рыночным принципам организации хозяйства, выражающимся в эффективном использовании экономического потенциала национальной экономики России.

Ключевые слова: регион, хозяйственная система, региональная политика, национальная экономика, региональная экономика, региональное развитие, воспроизводственный процесс, хозяйственная самостоятельность, экономическое простран-



ство, экономическая обособленность, воспроизводственные циклы, территориальное разделение труда.

Regional Development in a Context of Reproductive Approach

V. S. Fedolyak

In article the general characteristic of regional reproduction is given, its distinctive features and a place in system of public reproduction are shown. It is proved that realization reproductive process at regional level