

## ЗДРАВООХРАНЕНИЕ КАК БЛОК СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

**Пухальский А.Н.**

*ГБОУ ВПО НГМУ Минздрава России, Новосибирск, Россия (630091, г. Новосибирск, Красный проспект, 52), доцент кафедры экономики и управления в здравоохранении факультета менеджмента, e-mail: pukhalskiyan@gmail.com*

---

**Инфраструктура как составная часть хозяйственной системы насчитывает тысячи лет эволюции. Вместе с тем социальная инфраструктура остается малоисследованной сферой экономики. Сущностное наполнение этой категории менялось в соответствии с уровнем развития общественных отношений в широком смысле этого слова. В связи с этим понятие «социальная инфраструктура» остается дискуссионным. Традиционно социальная инфраструктура рассматривается как совокупность отраслей народного хозяйства. Современный этап развития российского общества требует новой концепции, рассматривающей социальную инфраструктуру как составную часть воспроизводственного процесса. Границы определения должны быть расширены за счет включения в него видов деятельности, функциональное назначение которых в системе общественного производства выражается в производстве и реализации услуг и духовных благ для населения. Развитая социальная инфраструктура в том числе удовлетворяет потребности населения в услугах здравоохранения, образования, культурно-просветительского обслуживания и прочих.**

---

Ключевые слова: здравоохранение, социальная инфраструктура, экономика здравоохранения.

## PUBLIC HEALTH SERVICE AS UNIT OF SOCIAL INFRASTRUCTURE

**Pukhalskiy A.N.**

*Novosibirsk State Medical University, Novosibirsk, Russia (630091, Novosibirsk, Krasniy pr., 52), Professor of Health Economics Department, pukhalskiyan@gmail.com*

---

**Infrastructure as part of the economic system numbers thousands of years of evolution. At the same time, the social infrastructure still remains little-investigated sphere of the economy. The essential interpenetration of this category changed in accordance with the development level of public relations in a general sense of the word. In this regard, the concept of “social infrastructure” remains debatable. Social infrastructure is traditionally considered as a complex of the national economy sectors. The present stage of development of Russian society requires new concept, considering social infrastructure as part of the reproductive process. Definition borders should be expanded by means of including activities whose purpose of use in the system of social production is expressed in the production and sale of services and nonmaterial benefits for the population. Developed social infrastructure also meets the needs of the population for health service, education, educational and cultural services and other.**

---

Keywords: public health service, social infrastructure, health economics.

На современном этапе развития экономики России одним из ключевых направлений государственного регулирования является социальная сфера, состояние которой во многом определяет процессы воспроизводства трудовых ресурсов, их количество и качество, уровень научно-технического развития производительных сил, культурную и духовную жизнь общества. Устойчивое развитие социальной сферы обеспечивается, в частности, надлежащим развитием социальной инфраструктуры.

Инфраструктура как составная часть хозяйственной системы (составная часть экономики) насчитывает тысячи лет эволюции. Ее основным предназначением во все времена является создание условий жизнедеятельности. Сущность любой экономической категории, а также ее становление и развитие объективно предполагают наличие

непротиворечивого определения. Однако сущностное наполнение категории «инфраструктура» менялось в соответствии с уровнем развития экономики общественных отношений в широком смысле этого слова и понятие «инфраструктура» до сих пор остается дискуссионным.

Создателями термина «инфраструктура» считают западных экономистов Х. Зингера и П. Розенштейна-Родана. В начале 1940-х годов Х. Зингер в своих работах выделял производительный капитал и капитал накладной в значении «инфраструктура». По его мнению, в странах, формирующих систему рыночных отношений, требуется соблюдать определенную стратегию в инвестиционной политике, способную вызвать кумулятивный процесс в развитии экономики. Инвестиции в инфраструктуру должны способствовать росту национального дохода, который в свою очередь в последующем должен стимулировать рост инвестиций в экономику. Американский экономист П. Розенштейн-Родан [15] году ввел в экономическую науку понятие «инфраструктура», в которое включал базовые отрасли экономики (энергетику, транспорт, связь), развитие которых предшествует более быстро окупаемым и прямопроизводительным инвестициям. В трудах П. Самуэльсона [11] отмечается, что государство осознанно инвестирует капитал в инфраструктуру, поскольку увеличение общественного вспомогательного капитала позволяет создать неосязаемые выгоды, от которых нельзя ожидать денежных прибылей для частных инвесторов, так как масштабы некоторых из них слишком велики для ограниченных рынков частного капитала, а другие будут окупаться в течение слишком длительного срока, чтобы частные инвесторы ими интересовались.

Существует и другая точка зрения, которую разделяют ряд экономистов. Так, известный итальянский экономист А. Пезенти [9], сторонник экономической позиции К. Маркса, говорит, что классические капиталовложения, каких требует от государства капитализм, должны иметь своим объектом общественные работы, то есть создание того комплекса условий, который ныне именуют инфраструктурой (дорожная сеть, транспортные средства, землеустройство, финансово-кредитные учреждения и т. д.). Эти работы сокращают накладные расходы капиталистических предприятий, то есть улучшают экономическую среду, в которой те действуют, облегчая процесс обращения капитала.

Многие научные исследования отечественных и западных экономистов в области инфраструктуры основываются на работах К. Маркса. Внимание первых российских ученых, выделивших инфраструктуру в качестве самостоятельного объекта исследования, было обращено на то, что инфраструктура предназначена обеспечивать условия эффективного развития материального производства. Так, например, С.А. Хейнман [13] сводил задачи

инфраструктуры только к производственным задачам и определял ее как комплекс отраслей, обслуживающих материальное производство.

С течением времени понятие инфраструктуры расширилось, под ней уже понимаются не только условия развития и функционирования материального производства, но и условия эффективного решения важных социальных задач развития общества. Так, инфраструктуру часто рассматривают как совокупность обслуживающих отраслей общего пользования (энергетика, транспорт, связь, научные учреждения, общее и профессиональное образование). А.И. Кузнецова [8] определяет инфраструктуру как комплекс отраслей, обслуживающих промышленность, сельское хозяйство, производство: строительство шоссейных дорог, каналов, водохранилищ, портов, мостов, аэродромов, складов, энергетическое хозяйство, железнодорожный транспорт, связь, водоснабжение и канализация, общее профессиональное образование, расходы на науку, здравоохранение и т. п. Большой энциклопедический словарь [2] определяет инфраструктуру как совокупность сооружений, зданий систем и служб, необходимых для функционирования отраслей материального производства и обеспечения условий жизнедеятельности общества. Различают инфраструктуру: производственную (дороги, каналы, порты, склады, системы связи и др.) и социальную (школы, больницы, театры, стадионы и др.). Иногда термином «инфраструктура» обозначают комплекс инфраструктурных отраслей хозяйства (транспорт, связь, образование, здравоохранение и др.). В большом экономическом словаре [1] инфраструктура определяется как совокупность отраслей, предприятий и организаций, входящих в эти отрасли, направленной деятельности, призванных создавать условия для нормального функционирования производства и обращения товаров, а также жизнедеятельности людей. Так, несмотря на разное толкование термина, под ним понимается то, что инфраструктура создает условия жизнедеятельности людей.

В России развитию инфраструктуры, особенно социальной, долгое время не уделялось должного внимания. Она рассматривалась лишь как сфера обслуживания материального производства и финансировалась по остаточному принципу. Современный этап развития общества требует новой концепции развития инфраструктуры, рассматривающей ее как составную часть воспроизводственного процесса. Выдвигаются все новые задачи, важнейшая из которых качественное обновление общества и, прежде всего, самого человека, то есть повышение его профессионального образования, нравственного, духовного и эстетического воспитания и так далее. Реализация этих задач в значительной степени зависит от развития социальной инфраструктуры.

Термин «социальная инфраструктура» в экономической литературе широко используется с 1970-х годов. Однако в современной литературе нет однозначного мнения

относительно сущности социальной инфраструктуры и ее роли в организации жизни общества [7]. Как считают многие ученые, формулирование понятия «социальная инфраструктура» – это попытка более четко зафиксировать ту область исследований и практической деятельности, которая связана со сферами жизни населения, обеспечивающими соответствующий уровень благосостояния, услуг, качества жизни вне производственной сферы материального производства.

Под социальной инфраструктурой принято понимать совокупность объектов отраслей сферы обслуживания (торговли, общественного питания, бытового обслуживания населения, жилищного-коммунального хозяйства, транспорта и связи по обслуживанию населения, здравоохранения, социального обеспечения, народного образования, культуры, искусства, кредитования и государственного страхования), деятельность которых направлена на удовлетворение потребностей общества, так как создает условия для оптимизации деятельности, прежде всего, самого человека [10].

По мнению ряда ученых, употребляемый в большинстве случаев термин «комплекс организаций и учреждений» не отражает конкретного содержания социальной инфраструктуры и требует уточнений и разъяснений. Поэтому А.Ю. Шарипов [14], например, определяет социальную инфраструктуру как совокупность отраслей, подотраслей народного хозяйства и видов деятельности, функциональное назначение которых в системе общественного воспроизводства выражается в производстве и реализации услуг и духовных благ для населения. Таким образом, наиболее распространенным подходом к рассмотрению сущности инфраструктуры является отраслевой подход. Иногда социальная инфраструктура рассматривается только как совокупность отраслей народного хозяйства. Границы этого определения могут быть расширены, если включить в него виды деятельности, функциональное назначение которых в системе общественного производства выражается в производстве и реализации услуг и духовных благ для населения.

Представителем материально-вещественной концепции инфраструктуры, отождествляющей «общие условия» К. Маркса с материально-технической базой отраслей социальной инфраструктуры, является Ж.Т. Тощенко [12]. Исследователь трактует ее как устойчивую совокупность материально-вещественных элементов, создающих общие условия для рациональной организации основных видов деятельности человека: трудовой, общественно-политической и других, развивающихся в интересах рабочего класса, всех трудящихся социалистического общества. Согласно мнению этого ученого, по мере развития производительных сил, усложнения системы человеческих и производственных потребностей роль социальной инфраструктуры возрастает и усиливается. Иногда социальная инфраструктура рассматривается как элемент материальных условий,

обеспечивающих дальнейшее освоение территории, привлечение и закрепление работников в городе, нормальное проживание населения на данной территории.

Представители целевого подхода к определению и анализу сущности социальной инфраструктуры А.И. Кочерга и А.А. Мазараки [6] рассматривают ее как структурный элемент народнохозяйственного комплекса. С их точки зрения, социальная инфраструктура выражает экономические отношения между обществом и его членами по поводу потребления специфических благ – материальных и нематериальных услуг, необходимых для воспроизводства рабочей силы, гармоничного развития личности, общественной активности индивидуумов. По их мнению, под инфраструктурным объектом следует понимать целостный функционирующий объект, деятельность которого создает общие условия общественного производства и социального развития, а не часть материально-технической базы [6].

Некоторые специалисты рассматривают социальную инфраструктуру через призму экономических отношений национального производства. Так, А.Ю. Петров [10] считает, что социальная инфраструктура – это система отношений между людьми по поводу рационального использования ресурсов, выделяемых обществом для удовлетворения социальных потребностей населения, формирования дееспособности личности, повышения эффективности национального производства и перехода общества на путь строительства постиндустриальной экономики.

В работах, посвященных развитию социальной инфраструктуры, выделяются такие целевые установки, как обеспечение жилищно-бытовых, социально-культурных и материальных условий для нормального проживания, нормальной жизни населения. Можно согласиться, что эти функции являются важными, но далеко не исчерпывающими. М.П. Комаров [4] связывает функции социальной инфраструктуры с функциями социальной сферы в части обеспечения их материально-технической базы: выполнение распределения и обмена материальных благ, оказание потребительских услуг, охрана здоровья населения, формирование общественного сознания и научного мировоззрения, управление и охрана общественного порядка.

Таким образом, социальная инфраструктура – понятие многогранное, охватывающее ряд аспектов и характеризующееся большим количеством показателей. Мы считаем необходимым уточнить трактовку понятия «социальная инфраструктура».

Анализ источников позволяет сгруппировать трактовки термина «социальная инфраструктура» следующим образом:

- объекты и инженерно-технические сооружения, обеспечивающие эффективное функционирование предприятий сферы материального производства, жизнедеятельность и интеллектуальное развитие населения на определенной территории;

- часть материально-технической базы, обеспечивающая условия развития экономических и социальных процессов;

- комплекс вспомогательных отраслей, производств и видов деятельности по обслуживанию основного производства и населения.

Мы предлагаем принять следующую трактовку данного понятия: социальная инфраструктура – это совокупность материально-вещественных элементов, которые жизненно необходимы населению, так как создают условия для качественного развития индивида, для удовлетворения его потребностей, для воспроизводства человеческих ресурсов, что способствует повышению уровня и качества жизни населения, развитию человеческого потенциала и, следовательно, общества в целом [5].

Постоянное (непрерывное) развитие социальной сферы как системы вызывает изменения ее вспомогательных подсистем, поэтому перечень элементов социальной инфраструктуры конкретизировать сложно. В настоящее время, по мнению ряда ученых, социальная инфраструктура включает 16 интегрированных отраслей и более 50 подотраслей. Критерием классификации отраслей социальной инфраструктуры является единое функциональное назначение продукции – реализация общественных и личных потребностей населения посредством предоставления различного рода услуг. К таким отраслям относятся образование, просвещение, подготовка и переподготовка кадров, здравоохранение, массовая информация, розничная торговля, общественное питание, бытовое обслуживание, жилищно-коммунальное хозяйство, детские дошкольные учреждения, отдых и культура, охрана окружающей среды и другие.

Объекты социальной инфраструктуры в конкретных условиях образуют функциональные блоки: дошкольные учреждения, образование, наука; здравоохранение, спорт, туризм, охрана окружающей среды; жилищное хозяйство, коммунальное и бытовое обслуживание; розничная торговля, общественное питание; бытовые коммуникации, общественный транспорт, средства связи и информирования и прочее.

Социальная инфраструктура в силу различных функций ее отдельных элементов неоднородна. В зависимости от конечного результата в нее включаются: социально-экономическая инфраструктура, которая обеспечивает воспроизводство рабочей силы и развитие личности работника (образование, здравоохранение, культура); бытовая инфраструктура, которая создает условия быта и жизни населения (розничная торговля, коммунальное хозяйство, общественное питание и т. д.) [3].

Целесообразность выделения социально-экономической инфраструктуры обусловлена тем, что объектом ее воздействия является человек, а направлениями – развитие интеллектуальных способностей работника, сохранение здоровья, расширение возможностей овладения силами природы. В то же время, активно влияя на экономику путем качественного формирования работника, данная подсистема обнаруживает тенденцию к многократному усилению своего воздействия на интенсификацию общественного производства. Подобными чертами не обладает бытовая инфраструктура.

С точки зрения социального аспекта расширенного воспроизводства (общества, населения, работника) и конечного потребления бытовая инфраструктура создает благоприятные материальные возможности функционирования работника, связанные с созданием, сохранением свойств вещей или предметных качеств человека, тогда как звенья социально-экономической инфраструктуры в своем системном единстве оказывают прямое воздействие на формирование качественных свойств работника.

А.И. Кочерга и А.А. Мазараки [6] считают, что в общем виде социальную инфраструктуру можно разделить на две составляющие: социально-духовную и социально-бытовую. В составе социально-духовной инфраструктуры они выделяют такие звенья, как: просвещение, здравоохранение, культуру и искусство, физическую культуру и спорт, охрану окружающей среды, информацию, инфраструктуру общественно-политической деятельности и т. п. К социально-бытовой инфраструктуре относят: общественное питание, торговлю, пассажирский транспорт, жилищно-коммунальное хозяйство.

По масштабу зон обслуживания выделяют локальную и региональную социальные инфраструктуры. Такая группировка необходима для выбора дифференцированного подхода к решению проблемы сочетания отраслевого и территориального планирования, для определения компетенций и объектов управления органов различных уровней (федеральных, региональных, муниципальных), с одной стороны, и различных организационных типов (отрасли, межотраслевые объединения) – с другой.

Как полагает Ж.Т. Тощенко [12], объективно возможна группировка элементов социальной инфраструктуры в соответствии с уровнями организации общества. Прежде всего, выделяется социальная инфраструктура всей страны; региона (республики, края, области); района области; города; городского района и, наконец, трудового коллектива. Кроме того, элементы социальной инфраструктуры разграничивают по форме собственности и по форме организации предпринимательской деятельности, рассматривая государственный и негосударственный сектор, а также разнообразные организационно-правовые формы предприятий социальной инфраструктуры.

Знакомство с взглядами на определение «социальной инфраструктуры» позволяет выявить ее следующие основные свойства. Во-первых, инфраструктура – это составная часть воспроизводственного процесса, требующая значительных капитальных вложений и огромных затрат трудовых, материальных и интеллектуальных ресурсов. Во-вторых, усиление интеграционных процессов в мировом хозяйстве повышает нагрузку на отрасли экономики, которые призваны обслуживать общественное производство, создавать материальные условия для нормальной жизнедеятельности населения, функционирования общественных и межгосударственных отношений. В-третьих, социальная инфраструктура – малоисследованная сфера экономики. Недостаточно изучены масштабы и причины существенных различий в уровне обеспеченности регионов России объектами социальной инфраструктуры при наличии публикаций по этому вопросу в периодической научной печати. В-четвертых, в литературе недостаточное внимание уделяется фундаментальным свойствам социальной инфраструктуры.

Как сложная система социальная инфраструктура многофункциональна. Это ее свойство также открывает большое пространство для дальнейших исследований. Функциональный анализ предполагает: анализ состава системных компонентов, а также схем их существования; выявление функций одних явлений по отношению к другим в рамках целого; изучение роли, которую выполняет определенный социальный институт; исследование зависимостей между составными частями целого. Ответы на эти вопросы дать нелегко, несмотря на опубликованные данные. Мы рассчитываем, что наша работа стимулирует экономистов заняться более глубоким изучением социальной инфраструктуры.

### Список литературы

1. Большой экономический словарь / Под ред. А.Н. Азрилияна. – 7-е изд. – М.: Институт новой экономики, 2004. – С. 291.
2. Большой энциклопедический словарь. – 2-е изд. – М.: Большая российская энциклопедия, 1997. – С. 456.
3. Бондаренко Л.В., Шаяхметов И.Т. Методологические основы формирования социальной инфраструктуры села. – М.: НИПИ-агропром, 2000. – 66 с.
4. Комаров М.П. Инфраструктура регионов мира. – СПб.: Изд-во Михайлова В.А., 2000. – 346 с.
5. Корнеева А.С., Храмова Т.Г. Многомерная оценка обеспеченности регионов России объектами социальной инфраструктуры // Вестник Белгородского университета потребительской кооперации. – 2010. – № 4. – С. 36–47.



6. Кочерга А.И., Мазараки А.А. Народнохозяйственный комплекс и социальные проблемы. – М.: Мысль, 1981. – 271 с.
7. Кочетов А.Н., Харитонов Д.А. Современный взгляд на роль инфраструктуры в социальном развитии общества. – М., Наука, 2004. – 196 с.
8. Кузнецова А.И. Инфраструктура. Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход. – М.: КомКнига, 2010. – 456 с.
9. Пезенти А. Очерки политической экономии капитализма. В двух томах. – М.: Прогресс, 1976. – 840 с.
10. Петров А.Ю. Природа и экономическое значение социальной инфраструктуры в системе общественно-национального производства. – Н. Новгород: ВГИПА, 2002. – 147 с.
11. Самуэльсон П. Экономика. Вводный курс. – М.: Прогресс, 1964. – 289 с.
12. Тощенко Ж.Т. Социальная инфраструктура: сущность и пути развития. – М.: Мысль. 1980. – 206 с.
13. Хейнман С.А. Научно-технический прогресс и структура общественного производства. – М.: Наука, 1982. – 327 с.
14. Шарипов А.Ю. Социальная инфраструктура в концепции ускорения. – Новосибирск: НГУ, 1990. – 112 с.
15. Rosenstein-Rodan P.N. Notes on the Theory of the Big Push. – Center for International Studies, Massachusetts Institute of Technology, 1957. – 32 p.

**Рецензенты:**

Комаров В.Ф., д.э.н., профессор, ведущий научный сотрудник Института экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения Российской академии наук, г. Новосибирск.

Зозуля Ю.В., д.э.н., профессор кафедры экономики и управления в здравоохранении факультета менеджмента ГБОУ ВПО НГМУ Минздрава России, г. Новосибирск.