

УДК 338.1

КРАТКИЙ АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР ИССЛЕДОВАНИЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АГРОПРОМЫШЛЕННОМ КОМПЛЕКСЕ

Муравьева М.В.

ФГБОУ ВПО "Саратовский ГАУ им. Н.И.Вавилова", г. Саратов, muravmar2007@yandex.ru

Предметом исследования, представленного в статье, является информационный научный материал по проблемам развития инфраструктурного комплекса АПК. Цель работы – дать краткую характеристику информационному научному материалу по проблемам развития инфраструктурного комплекса АПК. Методы исследования – описательный и аналитический. Результаты исследования. Представлен краткий анализ наиболее значимых зарубежных и отечественных исследований инфраструктуры. Выводы: Исследование инфраструктурных вопросов развития агропродовольственного сектора и социальной сферы села имеет длительную историю как в отечественной, так и зарубежной практике, но так как процесс регулирования многих инфраструктурных секторов имеет постоянно изменчивый характер, а проблемы в данном секторе постоянно увеличиваются, то тематика исследований в данном направлении имеет тенденцию к расширению.

Ключевые слова: исследования, производственная и социальная инфраструктура, АПК.

BRIEF RESEARCH INFRASTRUCTURE IN AGRICULTURE

Muraveva M.V.

Saratov State Agrarian University named after N.I. Vavilov, Saratov

The study presented in this paper is for informational scientific material on the problems of development of infrastructure of the agroindustrial complex. The purpose of the work is to give a brief description of the information of scientific material on the problems of development of infrastructure of the agroindustrial complex. Research methods – descriptive and analytical. The results of the study. Presents a brief analysis of the most important foreign and domestic research infrastructure. Conclusions: the Study of infrastructural issues of development of the agricultural and food sector and social sphere of the village have a long history in both domestic and foreign practice, but as the process of regulation of many infrastructure sectors has continuously variable nature, and the problems in this sector is continuously increasing, the topic of research in this area has a tendency to expand.

Keywords: research, industrial and social infrastructure, agriculture.

Слово инфраструктура происходит от двух латинских слов: *infra* – под, ниже и *structure* – строение, расположение. По мнению ряда исследователей (в том числе лингвистов) возникновение термина относятся ко 2 половине XX века [17]¹. Именно в этот период появляется множество исследований по проблемам инфраструктурного развития.

Но, возможно, употребление термина было в работах ряда отечественных и зарубежных исследователей еще в конце XIX века, упоминание о которых можно встретить в словаре С.И. Ожегова.

В ряде зарубежных источников слово «инфраструктура» используется в английском языке с 1927 году (Оксфордский словарь) и заимствовано из французского языка, где использовался в терминологии строительства дорог.

¹Так, Рахимбердиев Булат Нурланович в диссертации на соискание ученой степени кандидата филологических наук «Эволюция семантики экономической терминологии русского языка в XX веке» определил: «Слово не зафиксировано в словаре Ушакова, в отличие от словаря Ожегова, и, таким образом, представляет собой новацию второй половины 20 века».

Затем в 40-х годах XX века термин приобрел смысл тыловых сооружений в военном лексиконе США и распространился во внутреннем жаргоне стран НАТО [25].

Вхождение инфраструктурных терминов в экономический лексикон определяется предметом исследования экономических процессов. При рассмотрении предмета исследования экономического процесса в восприятии современной наукой исследователи зарубежных школ базируются на том, входит ли данный процесс в изучение теорий экономического мейнстрима или к теориям неортодоксальной экономики. Такой же подход начал формироваться и у экономических школ исследователей на постсоветском пространстве. Деление приоритетности любых экономических исследований определяет их соотношение в рамках мейнстрима и неортодоксальности восприятия экономики. Экономическая история изучения инфраструктурного сектора с самого начала за рубежом определялась в большей степени неортодоксальными течениями.

После второй мировой войны данный термин переходит из сферы военной в гражданско-политическую, а затем и в общественную. Именно в этот период появляется новый смысл слова, увязанный с существовавшим ранее термином «общественный накладной капитал» (social overhead capital) К. Викселя (1893 г), Дж.М. Кларка (1905 г.) [3]² и А. Хиршмана (сер. XX века). Хотелось бы сразу отметить, что инфраструктура не является синонимом термина «общественный накладной капитал». А.Г. Золотов, Н.Г. Грушевич [8], рассматривая производственную инфраструктуру, сослались на слова Пола Антони Самуэльсона: «Многие инвестиции, предпринимаемые только государством, закладывают предпосылки для успешного развития частного сектора. Такие капиталовложения называются общественным накладным капиталом и представляют собой крупномасштабные проекты, расчищающие путь для производства и торговли (например, дороги, ирригационные системы и др.) [18]. Таким образом, в данной трактовке – это инвестиции государства (общества) в широкомасштабное развитие объектов производственной и рыночной инфраструктуры, а не сама инфраструктура. Но именно всплеск увеличения денежными вложениями в американской и европейской государственной политике до 70-х годов потребовали формирования понятия инфраструктуры как объекта государственного финансирования в системе экономического роста не только развивающихся, но и развитых стран.

Американский экономист Пауль Нарцис Розенштейн-Родан (представитель австрийской экономической школы, которая, в свою очередь, относится к неортодоксальной экономике) в

² 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».

1953 году ввел понятие инфраструктуры в западную экономическую литературу и связал ее начальный этап с формированием новой системы экономики развивающихся стран. При этом самого исследователя интересовало больше вложения в инфраструктурные объекты развивающихся стран, так как это давало возможность для развития частного предпринимательства (теория «большого толчка»), а значит, будет развиваться рынок. Аналогичной точке зрения придерживался Рагнар Нурксе [22]. Кроме того, в рамках теории «большого толчка» Ганс Зингер выдвинул концепцию «сбалансированного роста посредством несбалансированных инвестиций», в которой повышение абсорбционной способности общества достигается путем развития своей собственной производственной и социальной инфраструктуры [24].

В экономических исследованиях 60–80 годов интерес к инфраструктуре начинает возрастать. У нее появляются характерные черты как экономической категории. Так, швейцарский ученый Я. Штолер в работе «О рациональном планировании инфраструктуры» в 1965 году выделяет черты, характерные для инфраструктуры (см. рис. 1) [21].

Экономические черты инфраструктуры проявляются: в бездействии принципа исключения в использовании инфраструктурными объектами, т.е. инфраструктура применима для широкого круга экономических агентов; в необходимости большого объема государственных инвестиций (из-за высокой доли общественных затрат).

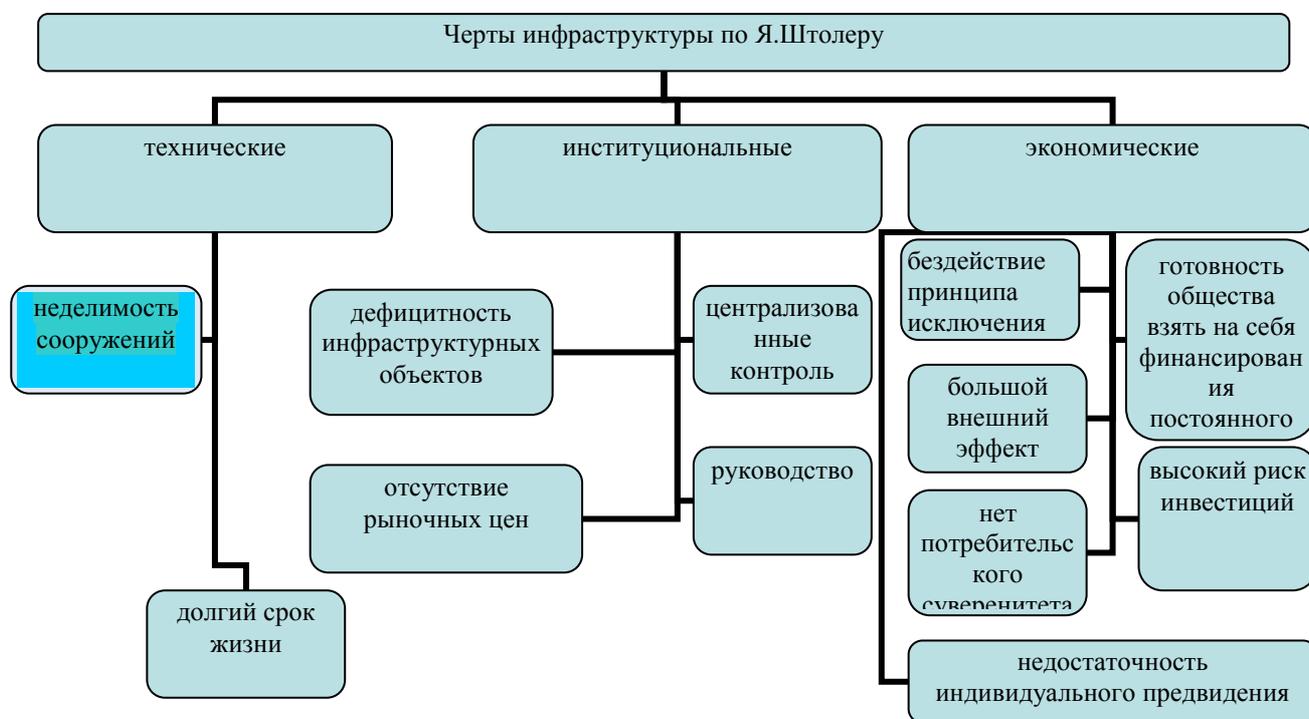


Рис.1. Черты инфраструктуры по Я. Штолеру

Раймунд Йохинсен в работе 1966 г. «Теория инфраструктуры: Основы развития рынка» (Theorie der Infrastruktur: Grundlagen d. marktwirtschaftl. Entwicklung) выделил отдельные пласты – материальную, институциональную и персональную инфраструктуру (см. рис. 2).

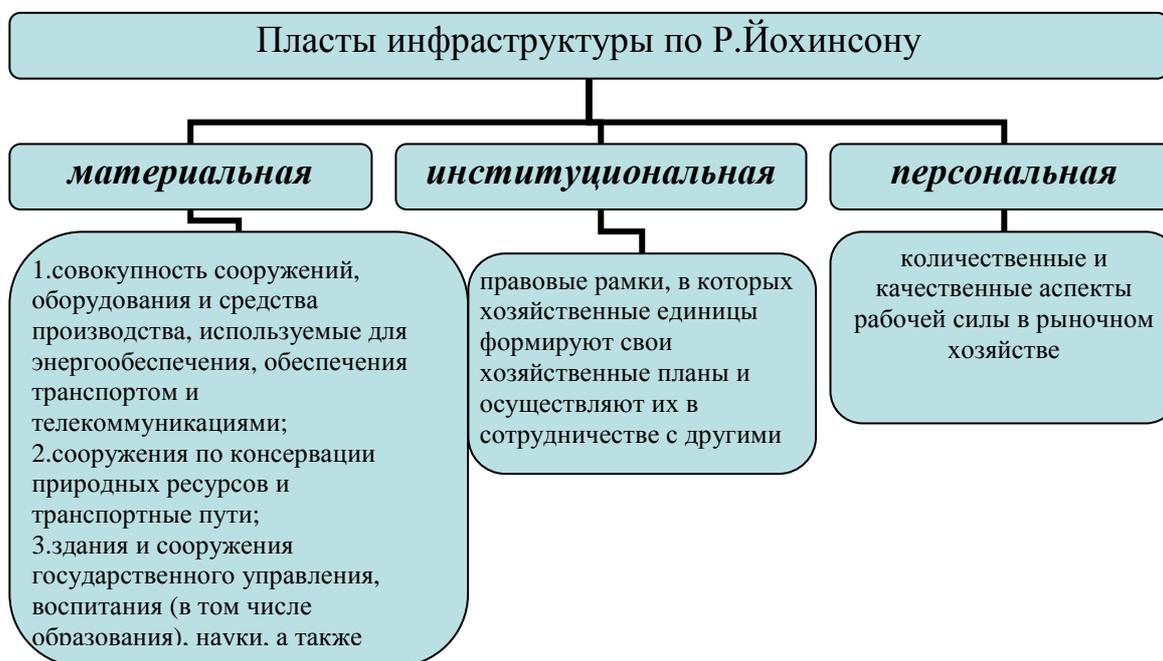


Рис. 2. Пласты инфраструктуры по Р. Йохинсону

В советских исследованиях инфраструктура появляется в 60-х годах в работах и связана с вопросами инфраструктуры развивающихся стран, что входит в мировые тенденции исследований этого вопроса.

Инфраструктура становится популярным объектом исследования в отечественной науке после проведения ряда научных конференций, в том числе в 1968 году научной конференции в московском финансовом институте «Инфраструктура и роль в современном капиталистическом воспроизводстве».

В 70-е годы в политике западных стран произошел возврат к принципам либерализма в управлении экономикой (государственная политика стала основываться на положениях неоклассической и монетарной школ). В научных кругах начинают рассматриваться основы функционирования инфраструктуры, в частности, возможности ее приватизации и дерегуляции как одного из элементов ограничения роли государства [15]. При этом возникает интерес к инфраструктуре в СССР, где вложения в инфраструктуру (производственную и социальную) значительно увеличиваются (основные исследования были направлены на региональную инфраструктуру в рамках исследования экономической географии). При этом исследования признака территориальности инфраструктуры расширяет

понятийный аппарат проблемы, в том числе появляются термины «инфрасистема»³, инфраструктурный узел.

В 80-х годах инфраструктурные исследования становятся наиболее популярными в связи с работой ООН, Всемирного банка, публикациями в академических журналах и периодической литературе.

В 80-х годах политика США и стран Европы опять возвратилась к стимулированию факторов роста и развития инфраструктуры, в том числе на уровне регионального развития. Так, в США интерес вспыхнул после публикации «Америки в руинах: разрушающаяся инфраструктура» (Чоат и Вальтер, 1981) [23], которая положила начало государственной политики национального обсуждения в стране так называемого «инфраструктурного кризиса», причинами которого были вызваны недостаточным инвестированием и плохим поддержанием общественного сектора в течение десятилетий.

Как отмечает М. Ratajczak, после 90-х годов заинтересованность в мировых исследованиях инфраструктуры связана с тремя проблемами:

- 1) инфраструктура в контексте научных дискуссий, касающихся так называемого эндогенного развития. В поисках эндогенных источников экономического роста ученые обратились к исследованию состояния инфраструктуры;
- 2) инфраструктура в условиях открытой экономики. Проблема состояла в том, что традиционно инфраструктура рассматривалась как внутренняя забота государства и международные аспекты ее развития не рассматривались;
- 3) инфраструктура в контексте проблематики системной трансформации (для стран в период трансформации) [23].

В 1983 году в Э.М. Агабабян по определению понятия инфраструктура разграничил ультраструктуру и инфраструктуру, выделяя в условиях производства три понятия: ультраструктура, основная (базовая) структура и инфраструктура. Первая, по его мнению, определяет перспективы развития основного производства и включает научное обеспечение (НИОКР), управление и подготовку специалистов (на сегодняшний день – это часть инновационной инфраструктуры). Основная (базовая) структура – важнейший параметр самого производственного процесса. Инфраструктура же выполняет вспомогательные и обслуживающие функции [1].

Вопросы социальной инфраструктуры (далее – СИ) в целом в отечественных диссертационных исследованиях стали появляться в 80-х годах. Так, Г.С. Галстян (1984 г.), рассматривая СИ как элемент повышения благосостояния населения на примере Армянской

³ Поскольку инфраструктура есть подсистема сложной системы производство + инфраструктура или население + инфраструктура.

ССР, отметил, что на время исследования (нач. 80-х г. XX века) существуют группы исследователей, которые либо выделяют СИ, либо отрицают ее, либо признают ее как частный случай [6]. А.Г. Дурцева (1985 г.) уже рассматривает ее уже в рамках территориально производственного комплекса (на примере Тюменского ТПК) [7]. С.В. Капканщикова рассматривает СИ в рамках воспроизводственного цикла [9], Л.А. Николаева показывает влияние отраслей СИ на рост национального дохода на примере Латвии [16].

По определению многих исследователей-современников научные работы в области инфраструктуры посвящены изучению проблем развития социальной, производственной, экологической, рыночной, отраслевой [15], а также телекоммуникационной (информационной), инновационной и других видов инфраструктуры. При этом все эти виды инфраструктур могут быть переплетены и взаимосвязаны, что является объектом отдельных исследований, например, в исследованиях Е.В. Чудаковой (2006 г.) показывается взаимосвязь производственной и СИ. Автор указывает, что рост производства тормозится не тем, что слабо развита в регионе производственная инфраструктура, а тем, что недоразвита СИ, не позволяющая реализоваться социальной мотивации действий людей [19].

Другой аспект взаимосвязи производственной и социоинфраструктуры показан в исследовании Т.Н. Козловой, где эта связь проходит через гуманизацию развития экономики благосостояния через взаимосвязь социальной и экономической функций социальной инфраструктуры. Социальная функция инфраструктуры состоит в сохранении и развитии человеческого капитала, а экономическая функция – в создании условий для воспроизводства материального производства и других отраслей экономики [10].

В исследованиях Саратовского региона на сегодняшний день инфраструктурные вопросы широко рассматриваются в работах ученых Саратовского госагроуниверситета Е.В. Васильевой, С.И. Ткачева, И.Ф. Сухановой, М.В. Муравьевой. Так, в автореферате Е.В. Васильевой [4] заложены элементы, позволяющие перенести оптимальное размещение инфраструктурных объектов не только в сферу производственную, но и в сферу социальную. В работе Е.В. Васильевой, Е.Б. Дудниковой, С.И. Ткачева [5] рассмотрена взаимосвязь инфраструктурных элементов АПК России с процессами в ВТО, в монографии под общей редакцией И.Ф. Сухановой «Агропродовольственный комплекс региона в условиях глобализации» [2] инфраструктурные вопросы связаны с глобальными изменениями в мировом аграрном комплексе. В работах М.В. Муравьевой как в отдельных, так и совместных работах рассмотрена взаимосвязь социальной инфраструктуры с демографическими [13,14], финансовыми [12] и информационно-инновационными факторами [11].

Выводы. Исследование инфраструктурных вопросов развития агропродовольственного сектора и социальной сферы села имеет длительную историю как в отечественной, так и зарубежной практике, но так как процесс регулирования многих инфраструктурных секторов имеет постоянно изменчивый характер, а проблемы в данном секторе постоянно увеличиваются, то тематика исследований в данном направлении имеет тенденцию к расширению.

Список литературы

1. Агабабян Э.М. Экономические основы воспроизводства нематериальных благ при социализме. – М., 1983. – С. 96-97.
2. Агропродовольственный комплекс региона в условиях глобализации: монография // Суханова И.Ф., Соловьев А.А., Потапов А.П., Васильченко М.Я., Бондаренко Ю.П., Блинова Т.В., Былина С.Г., Александрова Л.А., Марков В.А., Пшенцова А.И., Андрющенко С.А., Трифонова Е.Н., Ибраева Д.Н., Муравьева М.В., Рубцова В.Н., Шабанов В.Л., Ильинская Е.В., Мореханова М.Ю., Осовин М.Н. ФГБОУ ВПО «Саратовский государственный аграрный университет им. Н.И. Вавилова, ФГБУН «Институт аграрных проблем Российской академии наук»; под общей редакцией И. Ф. Сухановой. – Саратов, 2013.
3. Белкина Т.Д. Инфраструктура и её программирование в развитых капиталистических странах // Проблемы функционирования и развития инфраструктуры народного хозяйства. – М.: ВНИИСИ, 1979. – С. 17–23, с. 17.
4. Васильева Е.В. Формирование инфраструктуры современного агропродовольственного рынка: автореферат дисс. ... д-ра эконом. наук / Оренбургский государственный аграрный университет. – Саратов, 2010.
5. Васильева Е.В., Дудникова Е.Б., Ткачев С.И. Механизм формирования самообеспеченности региона продовольственной продукцией в условиях функционирования России в ВТО // Вестник Саратовского госагроуниверситета им. Н.И. Вавилова. – 2013. – № 08. – С. 77-80.
6. Галстян Г.С. Социальная инфраструктура и проблемы повышения благосостояния населения [Текст]: дис. ... канд. эконом. наук: 08.00.01 / Галстян Гарик Сережаевич. – Ереван: ЕГУ, 1984. – С. 12-15.
7. Дурцева А.Г. Социальная инфраструктура общественного воспроизводства и ее особенности в территориально-производственных комплексах [Текст]: дисс. ... канд. эконом. наук : 08.00.01/ Дурцева, Ангелина Геннадьевна. – М.: МЭСИ, 1985. – С. 7.

8. Золотов А.В. Производственная инфраструктура: сущность и проблемы ее развития в России [Текст] / А.В. Золотов, Н.Г. Глушич // Вестник Нижегородского университета Н.И. Лобачевского. – 2007. – № 3. – С.171-174.
9. Капканщикова С.В. Социальная инфраструктура и основные направления её развития при переходе к рыночной экономике: автореферат дис. ... канд. эконом. наук: 08.00.01/ Капканщикова, Светлана Викторовна. – М.: МОПИ, 1991. – С.6.
10. Козлова Т.Н. Возрастание роли сферы социальных услуг в экономике благосостояния [Текст]: автореферат дис. ... канд. эконом. наук: 08.00.01 / Козлова Татьяна Николаевна. – Орел: ОГТУ, 2007. – С. 11.
11. Муравьева М.В., Норовяткин В.И. Система действий по развитию консультационной деятельности в региональном АПК на основе внедрения инноваций и аутстаффинга // Никоновские чтения. – 2009. – № 14. – С. 270-272.
12. Муравьева М.В., Ткачев С.И. Государственное регулирование социальной инфраструктуры сельского хозяйства // Вестник Саратовского государственного технического университета. – 2012. – Т. 2. – № 1. – С. 195-200.
13. Муравьева М.В. Демографическая детерминанта устойчивого развития сельской местности зарубежных стран // Вестник Саратовского госагроуниверситета им. Н.И. Вавилова. – 2013. – № 01. – С. 77-81.
14. Муравьева М.В. Сельская демография России как фактор устойчивого социально-экономического развития // Вестник Саратовского госагроуниверситета им. Н.И. Вавилова. – 2011. – № 11. – С. 71-75.
15. Нестеренко Т.П., Инфраструктура города в контексте его конкурентоспособности <http://bibl.kma.mk.ua/pdf/naukpraci/economy/2007/72-59-13.pdf>
16. Николаева Л.А. Социальная инфраструктура в условиях переходе к рыночной экономике: автореферат дис. ... канд. эконом. наук : 08.00.01/ Николаева Любовь Алексеевна. – СПб.: РГПУ, 1994. – С.10-11.
17. Рахимбердиев Б.Н. Эволюция семантики экономической терминологии русского языка в XX веке: дисс. ... канд. филол. наук. – М., 2003. – 188 с. С. 93. – Режим доступа: http://semantic-evolution.narod.ru/files/BR_Thesis_2003.pdf
18. Самуэльсон Пол, Вильям Нордхаус. Экономика. – М.: Вильямс, 2006. – С. 1360.
19. Чудакова Е.В. Взаимодействие производственной и социальной инфраструктур в экономике регионов России села [Текст]: автореферат дис. ... канд. эконом. наук: 08.00.05 / Чудакова Елена Викторовна. – Волгоград: ВГУ, 2006. – С. 12.
20. Choate, Pat, and Susan Walter. America in ruins: the decaying infrastructure. Durham, N.C., Duke Press Paperbacks, 1983, c1981. 101 p.

21. Konjunkturpolitik. Zeitschrift für angewandte Konjunkturforschung.-Berlin, Duncker&Humblot, 1965, H4 s 278-307.
22. Nurkse R. Problems of Capital Formation in Under-developed Countries. Oxford, 1955; Idem. Equilibring and Growth in the World Economy. Cambridge, 1961.
23. Ratajczak M. Infrastruktura w gospodarce rynkowej. – Poznan: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, 1999. – 216 s.
24. Singer H.W. International Development: Growth and Change. N.Y., 1964.
25. Stephen Lewis. The Etymology of Infrastructure and the Infrastructure of the Internet. Режим доступа – <http://hakpaksak.wordpress.com/2008/09/22/the-etymology-of-infrastructure-and-the-infrastructure-of-the-internet>.

Рецензенты:

Колотырин К.П., д.э.н., профессор ФГБОУ ВПО «Саратовский ГАУ», г. Саратов.

Воротников И.Л., д.э.н., профессор, проректор по научной и инновационной работе ФГБОУ ВПО «Саратовский ГАУ», г. Саратов.