



В.Г.Канин

ФИНАНСИРОВАНИЕ
КАПИТАЛЬНЫХ
ВЛОЖЕНИЙ
В РАЗВИТИЕ
ИНФРАСТРУКТУРЫ



В.Г.Канин

**ФИНАНСИРОВАНИЕ
КАПИТАЛЬНЫХ
ВЛОЖЕНИЙ
В РАЗВИТИЕ
ИНФРАСТРУКТУРЫ**



МОСКВА
"ФИНАНСЫ И СТАТИСТИКА"
1987

ББК 65.9(2)26
К19

Рецензент В. И. Морсин

- К19 Канин В. Г.
Финансирование капитальных вложений в развитие инфраструктуры. — М.: Финансы и статистика, 1987. — 80 с.

Рассматриваются вопросы планирования и финансового обеспечения развития инфраструктуры в новых условиях хозяйствования. Большое внимание уделено вопросам совершенствования практики финансирования капитальных вложений в инфраструктуру.

Для научных работников, преподавателей и студентов вузов, работников плановых и финансовых органов.

К 0604020104—111 9—87
010(01)—87

ББК 65.9(2)26

В решениях XXVII съезда Коммунистической партии Советского Союза, определяющих ее экономическую стратегию на 1986—1990 гг. и на период до 2000 г., особо отмечается, что дальнейший прогресс социалистического общества неизбежно связан с ускорением социально-экономического развития страны, интенсификацией и повышением эффективности производства на основе рационального использования достижений науки и техники. Необходимым и важнейшим условием ускорения социально-экономического развития является последовательное совершенствование системы планового управления и всех процессов хозяйствования. Это в свою очередь предполагает улучшение условий для проявления творческой инициативы, деловитости, социалистической предприимчивости, предельно заинтересованного отношения к труду. Сегодня социалистическое общество более активно стремится к тому, чтобы подлинная целеустремленность его действий всемерно стимулировала назревшие перемены к лучшему, реализовывала потенциально жизнеспособное в процессе развития страны и тем самым способствовала бы ускорению социально-экономического прогресса.

Созидательные долгосрочные планы, намеченные XXVII съездом КПСС, нацеливают советскую экономику на достижение новых рубежей в ее интенсификации и повышении качества труда, осуществление коренной реконструкции хозяйства на основе дальнейшего развития НТР, обеспечение высшего уровня эффективности, динамичного роста конечных результатов производства, повышение народного благосостояния. Поступательное развитие экономики практически немыслимо без использования такого важнейшего ресурса, как научно-технический прогресс. Без него невозможны дальнейший подъем производительных сил, преодоление наметившегося застоя. Только своевременное использование достижений НТП в сочетании с трудовой энергией масс, хозяйственной инициативой, творческим потенциалом, целенаправленно переориентированным с традиционных на новые

установки — экономический маневр, гибкость и мобильность, способно обеспечить социальный прогресс. Современная хозяйственная ситуация такова, что ныне новому качеству стремлений и целей нет иной альтернативы, чем скорейшее завершение перехода советской экономики на путь интенсивно-расширенного воспроизводства. Именно интенсификация социалистической экономики становится решающим условием резкого повышения эффективности общественного производства.

Определяя в свое время характер и особенности воспроизводственных процессов, К. Маркс, в частности, отмечал, что «через известные промежутки времени совершается воспроизводство, и притом — если рассматривать его с общественной точки зрения — воспроизводство в расширенном масштабе: расширенном экстенсивно, если расширяется только поле производства; расширенном интенсивно, если применяются более эффективные средства производства»¹. При условии роста организационного уровня производства и совершенствования его материально-технической базы объективно становится возможным увеличение объемов выпускаемой продукции и оказываемых услуг, причем при относительно меньших затратах и привлекаемых ресурсах.

Необходимо, чтобы по мере ускорения развития народного хозяйства прирост потребностей в ресурсах удовлетворялся преимущественно за счет их всемерной экономии как одного из важнейших факторов интенсификации производства. В рациональном распределении и расходовании, усилении режима экономии, а также ускорении оборота народнохозяйственных ресурсов, всемерном сокращении различного рода пока неубывающих потерь экономически весьма важным резервом, импульсом для дальнейшего прогресса в общественном производстве, улучшении качества труда во всех его звеньях может служить развитие инфраструктуры. Коммунистическая партия уделяет большое внимание проблемам экономической политики в этой сфере, что нашло отражение в материалах XXIV—XXVII съездов КПСС, последующих Пленумов ЦК КПСС. Необходимость наращивания темпов роста инфраструктурного комплекса особо отмечалась в решениях апрельского и октябрьского (1985 г.) Пленумов ЦК КПСС, материалах совещания в ЦК КПСС в июне 1985 г. по вопросам ускорения научно-технического прогресса и повышения на его ос-

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч. — Т. 24. — С. 193.

нове качества, динамизма экономического и социального развития страны на современном этапе совершенствования социализма. Это понятно: ведь влияние инфраструктуры на ускорение интенсификации общественного производства в условиях НТР, рациональное и эффективное использование производственного потенциала, ресурсов, поддержание устойчиво высоких темпов хозяйственного развития, а также на планомерное решение современных актуальных задач обеспечения социально-экономического прогресса бесспорно.

В Основных направлениях экономического и социального развития СССР на 1986—1990 годы и на период до 2000 года предусматриваются меры по коренному улучшению всей системы организации обслуживания производства, более полного удовлетворения возрастающих потребностей населения в различных видах инфраструктурных услуг. Становится очевидным, что на современном этапе поддержание оптимальных приоритетов на всех уровнях социалистического хозяйствования — при целевой ориентации на устойчиво сбалансированное, пропорциональное, качественно новое развитие экономики страны, на ее прогрессивные структурные изменения — практически не представляется возможным без форсированной реализации программ инфраструктурного обслуживания, от которой во многом зависит не только дальнейший рост эффективности общественного производства, но и повышение на этой основе благосостояния и культуры трудящихся.

За годы социалистического строительства в СССР сформированы и в целом успешно функционируют инфраструктурные отрасли (подразделения) народного хозяйства, накопился немалый инфраструктурный потенциал страны. Однако, как отмечалось в указанных выше партийных документах, по конечному результату, качеству, по ряду социально-экономических показателей инфраструктура в Советском Союзе пока отстает от достигнутого уровня в высокоразвитых капиталистических странах (США, Великобритании, Швеции, ФРГ). Поэтому по мере роста объемных, количественных показателей приобретает исключительно важное значение прежде всего качественный аспект инфраструктурного обслуживания, уровень его экономической и социальной эффективности.

Важная роль экономической и социальной инфраструктуры проявляется в следующем: она участвует в создании валового общественного продукта и националь-

ного дохода, формируя необходимые общие условия для воспроизводства в сфере подготовки и освоения производства, связи, информатики, образования, профессионального обучения и повышения квалификации работников, разного рода профилактических, пусконаладочных и ремонтно-восстановительных работ, транспортировки и хранения продукта и т. д.; активно способствует удовлетворению возрастающего спроса населения на услуги (платные и бесплатные); существенно помогает реализации актуальных задач по социальному и экономическому переустройству сельского хозяйства — улучшению быта тружеников села, ускорению развития материально-технической базы производства в условиях агропромышленной интеграции и высоких темпов выполнения заданий Продовольственной программы; ориентируется на более рациональное размещение производительных сил, широкое вовлечение в экономический оборот природных ресурсов, вторсырья и пр. и на этой основе расширяет предпосылки для всемерного выравнивания уровней экономического и социального роста регионов страны, в том числе для комплексного и ускоренного развития районов новохозяйственного освоения (например, Дальнего Востока, особенно его Севера, отдаленных территорий с экстремальными, сложными условиями производства и, следовательно, с высоким уровнем миграции и слабой приживаемостью населения, т. е. трудодефицитных). В условиях совершенствования развитого социализма для осуществления этих функций инфраструктуры имеются все необходимые предпосылки, и задача момента состоит в том, чтобы эффективно и своевременно их использовать.

Последовательное решение актуальных проблем инфраструктурного обеспечения народного хозяйства, повышение его влияния на развитие экономических и социальных отношений непосредственно связаны с совершенствованием инвестиционного процесса, в частности системы финансирования капитальных вложений. Это актуальный вопрос, его правильная и своевременная разработка имеет не только теоретическое, но и практическое значение. Представляется, что в первую очередь должны использоваться такие формы финансирования капитальных вложений, которые лучше способствуют достижению их высоких конечных результатов, повышению экономической и социальной эффективности. Для инвестиций в сфере инфраструктуры характерно как централизованное, так и децентрализованное финансирование.

Опыт высокоразвитых в экономическом отношении капиталистических стран подтверждает, что инвестиционная активность в осуществлении инфраструктурных программ поддерживается главным образом за счет централизованных капитальных вложений. Эта закономерность в общем и целом присуща как нашей стране, так и другим социалистическим странам с относительно развитой экономикой (ГДР, ВНР). Разумеется, это вовсе не исключает возможности более активного использования децентрализованных источников финансирования капитальных вложений, что требует разработки его соответствующих форм, естественно, при государственном регулировании структурной политики капитальных вложений.

Предлагаемая работа дает возможность читателю ознакомиться с некоторыми аспектами финансового механизма в системе планового управления такой важной сферой социалистического народного хозяйства, как инфраструктура. В ней отражены особенности финансов региональных инфраструктурных подразделений, в том числе и в таком регионе с экстремальными хозяйственными условиями, как Дальний Восток. Уделено также внимание рассмотрению вопросов улучшения финансового обеспечения инвестиций в развитие инфраструктуры и его специфики на современном этапе ускорения социально-экономического развития страны.

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ И ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

При углублении общественного разделения труда возникает естественная потребность в функциональных подготовительно-заключительных процессах, а также в обращении продукта (который уже произведен, но не стал еще предметом личного или производственного потребления) как важной и необходимой предпосылки для развития материального производства (ремонтно-профилактические, пусконаладочные работы, транспортировка исходного сырья, заготовок, инструментов и пр., энерго-, водо-, материально-техническое обеспечение и т. п., услуги по организации хранения, подсортировки и перемещения продукта с последующей его реализацией и др.). В целом это целесообразная хозяйственная деятельность по созданию необходимых условий для осуществления материального производства, которая неизбежно предполагает известный рост затрат живого и овеественного труда.

Однако услуги оказываются не только непосредственно материальному производству. Для поддержания жизнедеятельности человеческого сообщества, чему, кстати, в немалой степени способствует и прогресс в сфере материального производства, объективно необходимой становится и деятельность, направленная на обслуживание людей. Таким образом, в общественном (совокупном) труде можно видеть определенные различия. Одна его часть представляет собой деятельность, направленную на производство материальных благ, другая — на его обслуживание и на оказание всевозможных услуг населению.

Таким образом, в процессе общественного разделения труда происходит становление и последовательное развитие отраслей экономики, которые в своей совокупности представляют, как считают многие советские и зарубежные исследователи, инфраструктуру. В понятийно-

терминологическом аспекте нет пока единства суждений о том, в чем экономическая сущность инфраструктуры. Многие исследователи полагают, что «инфраструктура» — термин латинского происхождения (дословно означает часть какого-либо объекта, его основание или своего рода базу). Отдельные же авторы считают, что он заимствован из английского языка, где второй элемент этого термина выражает не структуру, а сооружение, строение. Представляется, что исходя из семантического значения понятия «инфраструктура», к тому же экономически и в социальном аспекте оценивая ее как важную сферу приложения общественного труда, можно согласиться с утверждением, что это по существу весь, если допустимо в данном случае такое выражение, комплекс, находящийся ниже основания сооружения и т. п., или, говоря иначе, — «подструктура». Попутно заметим, что термин «инфраструктура» возник и заимствован в 50-х годах нашего столетия из военного лексикона (ракетные базы, испытательные полигоны, аэродромы, радиолокационные объекты и т. д.), а позднее получил широкое распространение в буржуазной экономической литературе.

Вместе с тем многие современные хозяйственные явления в сфере инфраструктуры по сути не есть нечто совершенно новое. Проследившая эволюцию мировых хозяйственных процессов, можно найти немало весьма поучительных для современной цивилизации примеров, подтверждающих, что инфраструктура функционирует еще с тех давних времен, когда человеческое общество на нашей планете уже могло успешно заниматься целесообразной хозяйственной и другой деятельностью. Из истории известно, что уже древнецивилизированные государства (Византия, Карфаген, Рим и др.) осуществляли обширное и самое многоцелевое инфраструктурное строительство, создавая благоприятные по тем масштабам и критериям качества условия для жизнедеятельности населения, систем рационального хозяйствования и обустройства.

Современное социалистическое народное хозяйство представляет собой крупный комплекс, функционирующий как совокупность органически взаимосвязанных отраслей материального производства и обслуживания. За годы социалистического строительства создан и развивается огромный экономический потенциал. По масштабам вовлеченных в народное хозяйство потенциальных ресурсов наша страна приблизилась, а по отдель-

ным из них превзошла промышленно развитые капиталистические государства. Ныне приоритетными становятся качественный аспект развития общественного производства, уровень его эффективности и интенсификации использования вовлекаемых в хозяйственный оборот ресурсов.

Важность повышения роли качественных параметров обусловливается прежде всего особенностями хозяйственного развития страны на современном этапе, когда стало очевидным, что, по имеющимся ориентировочным расчетам, прирост трудовых ресурсов в обозримой перспективе, видимо, сократится (скажем, в сравнении с уровнем 1970—1980 гг.) в 4 раза и более, а также по существу завершится перемещение баз сырьевых и топливно-энергетических ресурсов из европейской части (где месторождения минерального сырья и топлива практически отработаны) в отдаленные восточные и северные регионы страны, экономически слабо освоенные, что чревато удорожанием всех видов работ по обустройству территорий Востока и Севера и, следовательно, сопряжено с реализацией крупномасштабных программ инвестирования. При этом, конечно, значительно возрастают капитальные вложения, направляемые на развитие транспорта, связи, энергетики, а также здравоохранения, торговли, объектов культурно-бытового назначения и во многие другие отрасли производственной и социальной инфраструктуры.

В Программе КПСС отмечается в частности: «Важную роль в совершенствовании единого народнохозяйственного комплекса страны партия отводит техническому перевооружению и повышению эффективности работы отраслей производственной инфраструктуры — систем электро-, нефте- и газоснабжения, связи и информационного обеспечения народного хозяйства. Особое внимание будет уделено развитию единой транспортной системы, совершенствованию всех ее звеньев, созданию разветвленной сети благоустроенных дорог»¹. Последовательная нацеленность прежде всего на интенсификацию общественного производства, всемерную экономию, наиболее рациональное и эффективное использование, а также наращивание производственного потенциала и ускоренное освоение в экстремальных условиях хозяйствования природных ресурсов в районах Востока и Севера

¹ Материалы XXVII съезда Коммунистической партии Советского Союза. — М.: Политиздат, 1986. — С. 145.

ра страны предполагают необходимость обеспечить более комплексное развитие их экономики, причем «добиваться опережающего роста отраслей производственной и социальной инфраструктуры»¹.

Прежде всего, определяя место инфраструктуры в рамках всего народного хозяйства, видимо, целесообразно учитывать известный вывод К. Маркса о специфике конкретного (полезного) труда, который отличается «своей целью, характером операций, предметом, средствами и результатом»². В отличие от материальных благ инфраструктурные услуги в основной своей массе неотделимы от непосредственного процесса труда и, можно утверждать, не существуют в осязаемой форме отдельно от тех, кто их оказывает. Инфраструктурная деятельность, реализуя преимущественно так называемые нетоварные формы, обеспечивает процессы движения материальных и, что не менее важно, формирует основные элементы духовных благ в их совокупности в направлении до потребителя (создавая новые потребительные стоимости), оказывая при этом разнообразные, полезные обществу или его отдельным индивидам услуги материального и нематериального характера. Эти услуги относятся, к примеру, к потреблению или подготовке к нему произведенного продукта, уходу за ним и т. д., а также к удовлетворению запросов человеческой личности — в образовании, охране здоровья, благах культуры и искусства, лучшей организации досуга, развитии спорта и пр. В частности, в своей работе «Критика Готской программы» К. Маркс отмечал необходимость в условиях социализма выделения части производимого совокупного общественного продукта, предназначенной «для совместного удовлетворения потребностей, как-то: школы, учреждения здравоохранения и так далее»³.

Имея в виду экономические и социальные проблемы развития инфраструктуры, следует заметить, что в работах советских ученых просматривается стремление определить сущность, место и роль инфраструктурного комплекса (его отдельных отраслей) в народном хозяйстве, в повышении эффективности общественного производства, решении актуальных вопросов размещения

¹ Материалы XXVII съезда Коммунистической партии Советского Союза. — С. 317.

² Маркс К., Энгельс Ф. Соч. — Т. 23. — С. 50.

³ Там же. — Т. 19. — С. 17.

производительных сил по территории такой обширной страны, как СССР, а также исследовать общеэкономические и территориальные особенности развития инфраструктуры на современном этапе развития социализма. В самом общем виде можно говорить о том, что проблемы развития инфраструктуры в основном исследуются отдельными авторами прежде всего в функционально-воспроизводственном аспекте (М. К. Бандман, Г. П. Солюс, С. А. Хейнман, Б. Н. Хомелянский и др.), с позиций формирования территориальных структур экономики страны и регионального планирования (Э. Б. Алаев, С. А. Дебабов, А. Е. Пробст и др.), а также исходя из потребностей прогнозирования и определения перспектив развития социалистического хозяйства (П. Г. Олдак и др.). Общие проблемы развития инфраструктуры рассматриваются в работах Аганбегяна А. Г., Бора М. З., Бурачасы А. И., Важенина С. Г., Войтоловского В. Н., Добрынина А. И., Милейковского А. Г., Феодоритова В. Я. и др.

Актуальность инфраструктурных проблем, требующих ускоренного решения, обусловлена прежде всего тем, что в условиях современной НТР происходят дальнейшее углубление общественного разделения и расширение кооперации труда, а под их влиянием — рост производительных сил и в связи с этим — повышение роли инфраструктурного фактора в интенсификации производства. Кроме того, изменились сами ориентиры и качество роста расширенного социалистического воспроизводства, стала более насущной необходимость рачительнее, эффективнее использовать уже созданный экономический и духовный потенциал. Выявилась необходимость существенного улучшения территориальной организации экономики в связи с ростом масштабов новохозяйственного освоения отдаленных регионов страны. Инфраструктурное обеспечение становится жизненно необходимым в рамках экономической интеграции, расширяющей масштабы интернационализации хозяйствования стран социалистического содружества.

В свое время К. Маркс, говоря о «всеобщих средствах труда» (к которым он относит землю, дороги, каналы и т. д.), писал, что они, оказывая существенное воздействие на поддержание процессов производства, практически являются его материальными предпосылками. Ведь, по замечанию К. Маркса, продукт только «тогда готов к потреблению, когда он закончит это передвижение», т. е. «транспортировку готовых продуктов из сферы

производства в сферу потребления»¹, или, говоря иначе, окажется возможным «дополнительный производственный процесс транспортной промышленности»², услуги которой основному производству с функциональной точки зрения имеют все возрастающее значение и занимают важное место в общественном расширенном воспроизводстве. При этом К. Маркс видел в транспортных средствах, «необходимых для перевозки и обмена»³, еще и потенциальную возможность их активного влияния на социально-экономическую жизнь общества (что в современном понимании проблемы также весьма важно), поскольку они создают реальные предпосылки для того, чтобы действительно «знание усовершенствований и практических приспособлений, введенных в других странах... их заимствование»⁴ стали достоянием любой нации. Транспортные магистрали сближают народы и континенты и, естественно, создавая условия для расширения обмена между ними, в частности культурно-гуманитарными, духовными ценностями, во многом способствуют тому, чтобы всегда можно было, «во-первых, в полной мере проявить свои способности, а во-вторых, восполнить свои пробелы»⁵.

В. И. Ленин тоже придавал большое значение разного рода отраслям, относимым нами к сфере инфраструктуры. Инфраструктурные отрасли способствовали успешному осуществлению военной и хозяйственной политики социалистического государства первых лет Советской власти в России, ибо уже тогда было ясно, что «железные дороги — это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм»⁶, причем последний, по его мнению, «без почты, телеграфа, машин — пустейшая фраза»⁷. Кстати, В. И. Ленин придавал особое значение и форсированному развитию электроэнергетики, которую современные авторы правомерно относят к производственной (экономической) инфраструктуре. В электроэнергетике, одной из важнейших структуроопределяющих отраслей народного хозяйства, В. И. Ленин видел глав-

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч. — Т. 24. — С. 170.

² Там же. — С. 169.

³ Там же. — Т. 9. — С. 226.

⁴ Там же. — С. 227.

⁵ Там же.

⁶ Ленин В. И. Полн. собр. соч. — Т. 36. — С. 271—272.

⁷ Там же. — С. 272.

нейший фактор становления социалистической индустрии и сельского хозяйства, всемерного развития мощной материально-технической базы Советской России. В Государственном плане электрификации России (ГОЭЛРО), разработанном по инициативе и под непосредственным руководством В. И. Ленина, четко просматриваются межотраслевой характер и тесная взаимосвязь энергетического хозяйства с основными отраслями материального производства.

К. Маркс, анализируя воспроизводство, подмечает, что средства процесса труда практически «не входят в него, но без них он или совсем невозможен, или может происходить лишь в несовершенном виде»¹. По его мнению, транспорт и связь, в частности, являются общими условиями общественного производственного процесса². Их характер и уровень развития всецело обусловлены возрастающими общественными потребностями.

К. Маркс, исследуя рассматриваемые явления, показал, что «революция в способе производства промышленности и земледелия сделала необходимой революцию в общих условиях общественного производства, т. е. в средствах связи и транспорта»³. Правда, в своих работах он не использовал термин «инфраструктура», но его классический подход, скажем, к изучению простых моментов трудового процесса при обслуживании производства, а также общих условий последнего может служить методологической основой для исследования актуальных проблем развития инфраструктуры. При этом он видел и более частные элементы (с нашей точки зрения, материально-технические объекты), потребные, видимо, непосредственно для самого процесса труда. В порядке примера К. Маркс приводил также и «постройки, аппараты и т. д., необходимые в качестве хранилищ производственного запаса», которые являются «условиями процесса производства»⁴.

Такой методологический прием К. Маркса дает основание полагать, что, вероятно, есть объективная необходимость в том, чтобы в составе общих условий производства выделять как крупные отрасли (транспорт, связь и др.), так и отдельные виды деятельности, имеющие, естественно, различное назначение (функционально и по

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч. — Т. 23. — С. 191.

² См.: Там же. — С. 395.

³ Там же.

⁴ Там же. — Т. 24. — С. 139.

существу). Здесь также действуют наиболее важные факторы производства — средства труда (основные фонды), предметы труда и рабочая сила. И поэтому вряд ли представляется возможным говорить о наличии в рамках производственной инфраструктуры только объектов пассивной части основных производственных фондов¹. Объектами труда отраслей производственной (экономической) инфраструктуры, если это сопряжено непосредственно с созданием продукта, являются средства производства (орудия и предметы труда, производственные здания, сооружения, склады, базы, земля, транспортное и иное оборудование и т. д.). Например, на транспорте средства труда выступают в виде средств передвижения (автомобили, суда, самолеты и т. д.), предметы труда — это грузы и пассажиры. Предметом труда отраслей типа народного образования, культуры, здравоохранения, разнообразного сервиса в быту и т. д. может стать сам человек с его естественными потребностями².

Определяя общие условия основного производства, К. Маркс исходил из того, что они (в нашем современном понимании инфраструктура) не являются составным (структурным) элементом непосредственно процесса создания материальных благ, хотя причастны к последнему, поскольку его обеспечивают (поддерживают «в рабочем состоянии»). В результате они практически воплощаются не в новых продуктах (в виде вещи), а чаще всего в полезном эффекте (проявляются в виде знаний, способностей к труду, здоровья и т. д., не будучи, разумеется, непосредственно факторами материального производства).

Заметим, однако, что современными авторами понятие «общие условия производства» трактуется по-разному. Например, С. А. Хейнман, рассматривая отдельные аспекты общих условий³, полагает, что они необходимы лишь для материального производства. Б. Н. Хомелянский несколько шире исследует вопрос, придавая большое значение и таким звеньям экономики, как образование, культура, социальная сфера в целом, что, по его

¹ См., например: Савченко А. Б. Пространственно-временные концентрации энергии как мера инфраструктуры//Вопросы географии промышленности СССР и зарубежных стран. — М.: Наука, 1977. — С. 15—18.

² См.: Региональное развитие социальной инфраструктуры/Под ред. А. И. Бурачаса. — Вильнюс: ИЭ АН ЛитССР, 1984. — С. 19—20.

³ Экономика и организация промышленного производства. — 1981. — № 1. — С. 72.

представлению, составляет комплекс социально-экономической инфраструктуры¹. С этим нельзя не согласиться. При этом к последней он относит также и бытовое обслуживание населения, жилищно-коммунальное хозяйство и т. п. Видимо, следует разграничивать сами общие условия, выделяя в их составе те элементы, которые экономически целесообразно относить к производственной инфраструктуре, и условия, максимально способствующие поддержанию комплекса жизнедеятельности населения, т. е. социальную инфраструктуру.

Инфраструктурный комплекс при всех своих различиях и возможных модификациях по кругу включаемых в него объектов (прежде всего по конечному результату функционирования) является «кровеносной» (сосудистой, по выражению К. Маркса) системой в процессе поддержания хозяйственного роста и социального развития в целом. Инфраструктурные звенья или, как отмечал К. Маркс, «всеобщие условия производства, такие, как дороги, каналы и т. д., облегчают ли они обращение, или вообще впервые делают его возможным, или же увеличивают производительную силу... предполагают высшее развитие производства»².

Оценивая в комплексе и объективно, сколь важным является значение инфраструктуры в сокращении, кроме того, потерь в экономике, заметим, говоря словами К. Маркса, что при хранении продуктов их потребительная стоимость «не повышается и не увеличивается. Напротив, она уменьшается. Но уменьшение ее ставится в известные пределы, и она сохраняется»³. Таким образом, может быть обеспечен немалый эффект в масштабе всей страны. И нужно видеть, сколь назревшей и практически значимой является сама проблема организации исследований в этом направлении. Современная практика хозяйствования свидетельствует, что от уровня инфраструктурного развития во многом зависят динамизм, новое качество роста, интенсификация и в конечном счете довольно существенное снижение совокупных (суммарных) издержек общественного производства.

Высокий технический уровень, мобильность, оперативность и организационная четкость инфраструктурного обеспечения (прежде всего за счет коммуникаций и со-

¹ См.: Экономический эффект социального планирования. — М.: Мысль, 1980. — С. 38.

² Маркс К., Энгельс Ф. Соч. — Т. 46. — Ч. II. — С. 22—23.

³ Там же. — Т. 24. — С. 158.