



Проблемы советской экономики

С.Г. ВАЖЕНИН

СОЦИАЛЬНАЯ
ИНФРАСТРУКТУРА
НАРОДНО-
ХОЗЯЙСТВЕННОГО
КОМПЛЕКСА



ИЗДАТЕЛЬСТВО • НАУКА •

Сергей Григорьевич Важенин
СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННОГО
КОМПЛЕКСА

(политэкономический аспект
регионального развития)

Утверждено к печати
Уральским научным центром АН СССР

Редактор издательства Р. С. Головина
Художественный редактор Л. В. Кабатова
Технический редактор Е. Н. Евтинова
Корректоры Ю. Л. Косорыгин, В. А. Нарядчикова
ИБ № 28375

Сдано в набор 03.07.84.

Подписано к печати 23.08.84

Т-13170. Формат 60×90^{1/16}

Бумага типографская № 2

Гарнитура обыкновенная

Печать высокая

Усл. печ. л. 11. Уч.-изд. л. 12,8. Усл. кр. отт. 11,25

Тираж 1700 экз. Тип. зак. 346

Цена 1 р. 80 к.

Издательство «Наука»

117864 ГСП-7, Москва В-485, Профсоюзная ул., 90

2-типография издательства «Наука»

121099, Москва, Г-99, Шубинский пер., 10

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
Раздел первый	
Теоретические и методологические проблемы экономики социальной инфраструктуры	6
Глава первая	
Социальная инфраструктура как подсистема народнохозяйственного комплекса	6
Глава вторая	
Состав и экономические основы формирования комплекса отраслей социальной инфраструктуры	24
Глава третья	
Потребности населения в услугах социальной инфраструктуры: сущность и их структура	42
Глава четвертая	
Производственные отношения в социальной инфраструктуре и особенности их проявления	55
Глава пятая	
Закономерности планомерного развития социальной инфраструктуры в зрелом социалистическом обществе	73
Раздел второй	
Социальная инфраструктура в региональном воспроизводственном процессе	92
Глава первая	
Социально-экономическая сущность регионального развития социальной инфраструктуры	92
Глава вторая	
Сравнительный анализ развития социальной инфраструктуры экономических районов РСФСР	104
Глава третья	
Факторы и условия региональных различий социальной инфраструктуры	124
Глава четвертая	
Экономический потенциал социальной инфраструктуры: сущность, региональные особенности развития	133
Глава пятая	
Совершенствование регионального управления социальной инфраструктурой	145

Академия наук СССР

Уральский
научный центр
Институт экономики



Проблемы советско

С. Г. ВАЖЕНИН

СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА НАРОДНО- ХОЗЯЙСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА

(политэкономический аспект
регионального развития)

Ответственный редактор
член-корреспондент АН СССР
М. А. СЕРГЕЕВ



Издательство «Наука»

Москва 1984

В монографии исследуется социальная инфраструктура народно-хозяйственного комплекса. Изучая теоретические и методологические проблемы экономики социальной инфраструктуры, автор обращает особое внимание на экономическую сущность, функциональное назначение и классификацию отраслей и видов деятельности социальной инфраструктуры периода развитого социализма. Исследуется сущность потребностей населения в услугах, при этом их возникновение и развитие рассматриваются как объективные процессы, в которых проявляется закон возвышения потребностей.

Значительное место уделено анализу тенденций и закономерностей регионального формирования и развития социальной инфраструктуры. Политэкономический анализ регионального развития социальной инфраструктуры доводится до теоретических выводов и практических рекомендаций, направленных на более полное удовлетворение потребностей населения в услугах, выравнивание социальных различий в территориальном плане. Показаны пути достижения рационального сочетания отраслевых и территориальных интересов в развитии социальной инфраструктуры. -

Рецензенты:

А. И. ДЕМЕНЕВ, М. Р. СКУЛКИН

ВВЕДЕНИЕ

Важной закономерностью экономики зрелого социализма выступает планомерное развитие социальной инфраструктуры народнохозяйственного комплекса страны, всех ее регионов. В современный период социальная инфраструктура находится на качественно новом этапе своей эволюции. В 80-е годы предусмотрено обеспечить ускоренный ее рост, преодолеть отставание в развитии отраслей социальной инфраструктуры¹.

Ускорение развития социальной инфраструктуры обусловлено рядом важных социально-экономических особенностей прогресса нашего общества и прежде всего все большей нацеленностью планирования на решение социальных задач.

Происходит закономерный и объективный процесс возвышения потребностей в материальных благах и услугах. Значительная роль отводится всему комплексу отраслей социальной инфраструктуры, которая непосредственно участвует в формировании и удовлетворении потребностей населения. При этом перед социальной инфраструктурой, как и перед какой другой подсистемой народнохозяйственного комплекса, стоит задача выравнивания социальных различий в территориальном плане, а также социального переустройства села как органической части Продовольственной программы СССР.

К началу 80-х годов благодаря созданному в стране мощному экономическому потенциалу социальная инфраструктура получила значительное развитие. В ее отраслях сосредоточено около 40% основных фондов и занято почти 30% рабочих и служащих народнохозяйственного комплекса страны. В то же время социальная инфраструктура, как и весь народнохозяйственный комплекс, перестраивается на преимущественно интенсивный путь развития, что, естественно, ставит задачу исследования теоретических и методологических проблем ее функционирования, поиск новых форм и методов хозяйствования в отраслях социальной инфраструктуры².

Характеризуя социально-экономические особенности современного этапа коммунистического строительства, необходимо учитывать значительно усилившуюся взаимосвязь и взаимообусловленность решения экономических и социальных задач, возрастающую

¹ Материалы XXVI съезда КПСС. М.: Политиздат, 1981, с. 137; Материалы Пленума Центрального Комитета КПСС, 14—15 июня 1983 г. М.: Политиздат, 1983, с. 9.

² Материалы внеочередного Пленума Центрального Комитета КПСС. 13 февраля 1984 года. М.: Политиздат, 1984, с. 15.

роль человеческого фактора в экономике. В этих условиях дальнейшая интенсификация социалистического производства все в большей степени определяется уровнем развития социальной инфраструктуры, которая непосредственно воздействует на человека — первую производительную силу общества. Особо следует выделить роль и значение социальной инфраструктуры в развитии и размещении производительных сил, в обеспечении комплексного, сбалансированного развития региональных народнохозяйственных комплексов посредством активного решения региональных социальных проблем.

В последние годы заметно расширились и углубились исследования проблем формирования, развития и совершенствования функционирования социальной инфраструктуры, отдельных ее отраслей.

Вместе с тем многие важные теоретические и методологические вопросы экономики социальной инфраструктуры нуждаются в дальнейших углубленных исследованиях и обобщении. Необходимы также исследования региональных особенностей функционирования социальной инфраструктуры с доведением их результатов до уровня методологических выводов и рекомендаций, способствующих решению ряда практических вопросов, связанных с совершенствованием планирования и управления социальной инфраструктурой в конкретных административно-хозяйственных регионах.

В данной монографии сделана попытка углубить политэкономический аспект исследования экономики социальной инфраструктуры во взаимосвязи с региональными проблемами ее развития в период зрелого социализма и прежде всего последовательно изложить методологические и теоретические проблемы экономики социальной инфраструктуры.

В работе с позиций марксистско-ленинской политической экономики обосновывается выделение социальной инфраструктуры как подсистемы народнохозяйственного комплекса, раскрывается ее место и роль в социалистическом воспроизводстве. Делается вывод, что определяющим критерием выделения социальной инфраструктуры является ее функциональное назначение в общественном воспроизводстве — удовлетворение всего комплекса потребностей населения в услугах. Далее исследуется возвышение потребностей населения. В развитом социалистическом обществе данный процесс характеризуется качественно новыми, еще не получившими должного обобщения особенностями. Прежде всего это касается возвышения потребностей населения в услугах. В книге сделана попытка классифицировать потребности населения в услугах, раскрыть их взаимосвязь с потребностями населения в материальных благах.

Рассмотрение указанных проблем позволило сформулировать ряд методологических положений и по такому важному вопросу, как особенности проявления производственных отношений и экономических законов в социальной инфраструктуре. При этом

автор стремился главным образом выделить эти особенности и наметить пути их дальнейшего изучения. Завершается первый раздел книги анализом закономерностей планомерного развития социальной инфраструктуры в зрелом социалистическом обществе, обоснованием основных направлений ее поступательного развития в целях наиболее полного удовлетворения всего комплекса потребностей населения в услугах.

Логическим продолжением исследования методологических и теоретических проблем экономики социальной инфраструктуры выступает рассмотрение ее в региональном воспроизводственном процессе. Решая этот круг вопросов, автор исходит из учета региональных аспектов социалистического расширенного воспроизводства. В работе сделана попытка углубить анализ одного из важных аспектов данной проблемы, а именно — социальных проблем регионального воспроизводства. При этом основное внимание уделено раскрытию социально-экономической сущности регионального развития социальной инфраструктуры, анализу основных тенденций развития социальной инфраструктуры экономических районов СССР, расположенных на территории РСФСР, исследованию факторов и условий, определяющих региональные особенности формирования и развития социальной инфраструктуры.

Проводится комплексный анализ развития социальной инфраструктуры (как занятых здесь кадров, так и материально-технической базы) за 1970—1980 гг. по всем экономическим районам страны, расположенным на территории РСФСР, исследование ее функционирования в тесной связи с развитием материально-вещественного производства, всего регионального народнохозяйственного комплекса.

В работе рассматриваются сущность, состав и региональные особенности развития экономического потенциала социальной инфраструктуры, основные направления совершенствования его формирования и интенсификации использования. Особое внимание уделено совершенствованию территориального управления социальной инфраструктуры, что, по мнению автора, служит логическим завершением избранной проблемы исследования, позволяет довести методологические и теоретические разработки до конкретных практических рекомендаций. Решая эту задачу, автор сконцентрировал внимание на вопросах сочетания отраслевых и территориальных интересов как между собой, так и с общенародными экономическими интересами, преодоления ведомственной разобщенности предприятий социальной инфраструктуры и развития территориального социального планирования.

Раздел первый

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Глава первая

СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ПОДСИСТЕМА НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА

Экономика СССР периода развитого социалистического общества составляет единый народнохозяйственный комплекс¹.

Исходными моментами превращения экономики страны в единый народнохозяйственный комплекс являются прежде всего развитие общественной собственности на средства производства, действие всей системы экономических законов социализма. Однако только с построением зрелого социализма, при высоком уровне развития производительных сил и социалистических производственных отношений экономика страны интегрируется в единый народнохозяйственный комплекс. Высокий уровень обобществления социалистической экономики превращает народное хозяйство в единый организм, в котором все виды деятельности функционируют во взаимодействии друг с другом в одном и том же процессе производства или в разных, но связанных между собой производствах².

Превращение экономики в единый народнохозяйственный комплекс есть объективный процесс, который отражает глубокие по своему содержанию социально-экономические, научно-технические и организационно-хозяйственные изменения, произошедшие в народном хозяйстве с построением развитого социализма. Народнохозяйственный комплекс развитого социализма — качественно новое и в то же время специфически социалистическое экономическое явление. Он характеризуется сложной структурой и многообразием функциональных, отраслевых и территориальных подсистем³.

¹ Конституция (Основной Закон) Союза Советских Социалистических Республик. М.: Правда, 1977, с. 11.

² Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т. 23, с. 337.

³ «Народнохозяйственный комплекс», — пишет В. Н. Черковец, — в силу целостности соединяет: 1) все фазы общественного воспроизводства, осуществляющегося в общесоюзном масштабе, — производство, распределение, обмен, потребление; 2) все отрасли народного хозяйства — как производственной, так и непроизводственной сфер; 3) все региональные части экономики страны — территориально-производственные комплексы.

Переход современного производства на более высокую ступень его обобществления, дальнейшее углубление общественного разделения труда (как отраслевого, так и территориального) объективно предполагают и качественно новый анализ структурных элементов сформировавшегося народнохозяйственного комплекса, среди которых научный и практический интерес представляет рассмотрение такой его подсистемы, как социальная инфраструктура.

Появление в научном обороте нового понятия, как правило, свидетельствует либо об открытии нового объекта исследования, либо о качественно новой точке зрения на известный ранее объект. Выделение комплекса отраслей социальной инфраструктуры в самостоятельную подсистему народнохозяйственного комплекса, на наш взгляд, обусловлено усилением социальной направленности экономической политики КПСС периода развитого социализма. В Государственном плане развития народного хозяйства СССР на 1971—1975 гг. впервые был введен раздел «Социальное развитие советского общества». Вступая в 80-е годы, XXVI съезд КПСС выдвинул научно обоснованную программу дальнейшего прогресса нашего общества, определил ее как «Основные направления экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года». Как видно, в самом названии уже акцентируется внимание на социальном развитии СССР. Следовательно, в период развитого социализма народнохозяйственное планирование оказывает все растущее воздействие не только на решение чисто производственных задач, но и всего комплекса социальных проблем. При этом социальное планирование начинает все активнее использоваться в качестве одного из средств интенсификации производства.

Народное хозяйство, как сложная экономическая система, составляющая социально-экономическую структуру общества, представляет собой постоянно прогрессирующую совокупность различных отраслей, которые выполняют особую роль в воспроизводственном процессе. Одни из них непосредственно участвуют в создании материальных благ, другие в системе общественного разделения труда оказывают услуги либо производству, либо непосредственно населению, либо обществу в целом.

Исторические условия строительства социализма в нашей стране сложились так, что в течение длительного периода было необходимо обеспечить ускоренный рост ведущих отраслей промышленности, в силу чего относительно медленнее развивались те отрасли народного хозяйства, функциональное назначение которых состоит в удовлетворении потребностей в услугах. В современный период положение существенно изменилось. В результате неуклонного прогресса общественного разделения труда значение

сы, экономические районы и хозяйственные комплексы союзных республик; 4) межотраслевые и отраслевые народнохозяйственные комплексы» (Черковец В. Н. Социализм как экономическая система. М.: Экономика, 1982, с. 61).

многих отраслей, оказывающих услуги, значительно возрастает и они выходят за рамки совместного с отраслями промышленности производства, постепенно приобретая все более обособленный межотраслевой характер. К. Маркс, анализируя развитие промышленного производства под влиянием крупного машинного производства, писал: «Увеличение средств производства и жизненных средств при относительном уменьшении числа рабочих дает толчок расширению труда в таких отраслях производства, продукты которых, как, например, каналы, доки, туннели, мосты и т. д., приносят плоды лишь в сравнительно отдаленном будущем. Прямо на основе машинного производства или же на основе соответствующего ему общего промышленного переворота образуются совершенно новые отрасли производства, а потому и новые сферы труда»⁴.

В социалистическом расширенном воспроизводстве роль инфраструктуры неуклонно возрастает. На XXV съезде КПСС подчеркивалось: «В предстоящий период нам придется выделять больше ресурсов на ускоренное развитие транспорта, связи, системы материального снабжения — всего, что называют инфраструктурой. В прошлом многим из этих сфер, в частности дорожному строительству, складскому хозяйству, мы просто не могли уделять должного внимания. Теперь этим придется заниматься, и заниматься серьезно»⁵.

Ускоренное развитие отраслей, оказывающих услуги производству, населению и обществу в целом, в условиях современной научно-технической революции, углубления общественного разделения труда определяет необходимость выделения их в самостоятельную подсистему экономики. Дело здесь не только в их количественном росте, но и в том качественном воздействии, которое они в совокупности оказывают на прогресс экономики. Количество здесь по законам диалектики переходит в качество: возрастаая количественно, отрасли и виды деятельности, составляющие инфраструктуру, начинают играть в современной экономике принципиально новую функциональную роль.

Выделение инфраструктуры как совокупности определенных отраслей в социалистическом воспроизводстве целесообразно и в связи с тем, что она позволяет эффективнее совершенствовать размещение производительных сил, по-новому подойти к решению проблемы сочетания отраслевого и территориального планирования и в целом к проблеме воспроизводства. Рассматривая инфраструктуру как важное звено советской экономики, В. П. Красовский, не без основания поставив вопрос о целесообразности введения этого понятия, когда все ячейки вертикального (отрасли) и горизонтального (сферы экономики) разрезов общественного производства уже заполнены, дает на наш взгляд, обоснованный ответ: «Но между тем существует еще один аспект воспроизводства,

⁴ Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т. 23, с. 455—456.

⁵ Материалы XXV съезда КПСС. М.: Политиздат, 1976, с. 44.

связанный, главным образом, с локализацией последнего в пространстве и циркуляцией продуктов и услуг в экономическом обороте»⁶.

Исследование места инфраструктуры в едином народнохозяйственном комплексе вызывает необходимость четкого определения экономического содержания понятий «материальное производство» и все чаще применяемого в научной литературе — «материально-вещественное производство»⁷.

Прежде всего к сфере материального производства согласно классификации отраслей народного хозяйства, принятой ЦСУ СССР и Госпланом СССР, относят все виды деятельности, создающие материальные блага в форме продуктов, энергии и форме перемещения грузов, хранения продуктов, сортировки, упаковки и других функций, являющихся продолжением производства в сфере обращения. Таким образом, к сфере материального производства относятся отрасли, функциональное назначение которых в воспроизводственном процессе состоит в непосредственном производстве материальных благ (вещей), электроэнергии, являющейся разновидностью вещной формы продукта труда. Это такие отрасли, как промышленность, сельское хозяйство, строительство, лесное хозяйство и др. К сфере материального производства относят также транспорт, связь, торговлю и общественное питание, материально-техническое снабжение и сбыт, заготовки, которые не производят материально-вещественные блага, а оказывают услуги.

Материально-вещественное производство (возможно, что этот термин требует уточнения) включает только те отрасли (промышленность, сельское хозяйство, строительство, лесное хозяйство и др.), результат функционирования которых содержит в себе элемент вещества природы в форме вещи. Наиболее существенным признаком выделения материально-вещественного производства в системе общественного разделения труда служит воздействие рабочего на материю и ее силы⁸, обмен веществ между человеком и природой⁹. Удачно, как нам представляется, определяет материально-вещественное производство Б. Н. Хомелянский, по мнению которого, оно «представляет совокупность отраслей, результатом функционирования которых становится создание новых потребительных стоимостей, обычно в форме разнообразных материальных благ, которые обладают способностью воспроиз-

⁶ Красовский В. П. Инфраструктура — важное звено советской экономики. — Вестн. АН СССР, 1980, № 3, с. 83.

⁷ Черняевский И. Ф. Инфраструктура сельскохозяйственного производства: (Вопросы теории и практики). М.: Экономика, 1979; Хомелянский Б. Н. Экономический эффект социального планирования. Социально-экономическая инфраструктура в воспроизводственном процессе. М.: Мысль, 1980; Кочерга А. И., Мазараки А. А. Народнохозяйственный комплекс и социальные проблемы. М.: Мысль, 1981.

⁸ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 209.

⁹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т. 23, с. 195.

водиться и накапливаться»¹⁰. Следовало бы только четче сказать о том, что развитие отраслей материально-вещественного производства направлено главным образом на удовлетворение общественных потребностей в материальных благах (вещах).

В советской экономической литературе понятие «инфраструктура» широко стало использоваться лишь в последние годы, и еще недостаточно теоретических, особенно политэкономических исследований данной проблемы. Поскольку само понятие «инфраструктура» лишь недавно стало относительно самостоятельным объектом исследования марксистско-ленинской экономической науки, научное обоснование его экономического содержания связано с преодолением определенных трудностей методологического порядка.

Первоначальный подход к исследованию сущности понятия «инфраструктура» заключался в рассмотрении функциональной территориальной структуры общественного производства, в изучении роли инфраструктуры в территориальной организации производства. Исходя из теории общественного разделения труда, все основные отрасли, рассматриваемые в пределах определенных таксономических границ, обычно делят на две группы: структурообразующие, формирующие специализацию рассматриваемой таксономической единицы в народном хозяйстве, и вспомогательные, развитие которых направлено на обеспечение функционирования первых. Вторая группа отраслей в совокупности и составляет инфраструктуру в понимании группы ученых¹¹.

Нетрудно заметить, что в указанном толковании инфраструктура получила сугубо региональный аспект исследования. Зачастую возникновение инфраструктуры объяснялось только потребностями территориального развития, закономерности ее формирования и развития определялись в зависимости от характера региональных систем расселения, от структуры и уровней развития отраслей специализации, в зависимости от специфики природно-климатических условий и т. п. Региональный подход к анализу инфраструктуры имеет большое научное и особенно практическое значение. Однако он не является достаточным, не может решить всех проблем, стоящих перед инфраструктурой.

В литературе можно встретить определение инфраструктуры и как комплекса отраслей хозяйства, обслуживающих промышленность и сельскохозяйственное производство. Это строительство шоссе-ных дорог, каналов, водохранилищ, портов, мостов, аэро-

¹⁰ *Хомелянский Б. Н.* Экономический эффект социального планирования. Социально-экономическая инфраструктура в воспроизводственном процессе, с. 29.

¹¹ *Алаев Э. Б.* Экономико-географическая терминология. М.: Мысль, 1977; *Козловская Л. В.* Территориальная концентрация промышленности. Минск: Наука и техника, 1975; *Некрасов Н. Н.* Региональная экономика: Теория, проблемы, методы. М.: Экономика, 1978; *Павлова А. Д.* Показатели оптимизации внутрирайонного размещения промышленности. Минск: Наука и техника, 1975; *Пробст А. Е.* Вопросы размещения социалистической промышленности. М.: Наука, 1971.

дромов, складов, энергетическое хозяйство, железнодорожный транспорт, связь, водоснабжение и канализация, общее и профессиональное образование, расходы на науку, здравоохранение и т. п.¹² Из приведенного определения, как нам представляется, трудно установить критерий выделения инфраструктуры в самостоятельную подсистему народнохозяйственного комплекса, так как к ней относятся и целые отрасли, и отдельные элементы материально-технической базы отраслей и затраты на их функционирование.

Среди накопившихся в научной литературе трактовок инфраструктуры, не вдаваясь в подробности каждой, можно выделить два основных направления исследований данного понятия. Одно из них основывается на том, что инфраструктуру с точки зрения ее материально-вещественного содержания составляют объекты, сооружения, здания, сети и т. п., т. е. отдельные элементы материально-технической базы ряда отраслей народного хозяйства¹³. Подобную трактовку инфраструктуры вряд ли можно считать полной, поскольку наиболее характерный признак инфраструктуры при этом — неподвижность, закреплённость на определенной территории отдельных зданий, сооружений и т. п. «Однако, — справедливо замечает В. П. Красовский, — подобные перечни сооружений и стационарных служб ... не раскрывают функциональной роли инфраструктуры в современной экономике и подменяют содержательные признаки внешними характеристиками»¹⁴.

В литературе широко представлено и другое направление исследования, согласно которому под инфраструктурой понимается совокупность (или комплекс) определенных отраслей, видов производств или видов деятельности как материального производства, так и непроизводственной сферы¹⁵. Подобное толкование понятия инфраструктуры представляется более правильным. Однако некоторыми его сторонниками в результате отсутствия четких принципов и критериев отнесения отраслей в инфраструктуру включаются и такие, функциональное назначение которых состоит

¹² Экономическая Энциклопедия. Политическая экономия. М.: Сов. Энциклопедия, 1975, т. 2, с. 61.

¹³ Алаев Э. Б. Экономико-географическая терминология, с. 109; Баринов В. Т. Экономическая инфраструктура как территориальная система объектов сферы услуг. — В кн.: Вопросы системного подхода в исследованиях региональной экономики. М., 1976, с. 27; Витебский Р. Региональные различия в затратах на инфраструктуру. — *Вопр. экономики*, 1978, № 9, с. 45; Некрасов Н. Н. Региональная экономика: Теория, проблемы, методы, с. 41; Семенкова Т. Инфраструктура и сфера услуг. — *Мировая экономика и междунар. отношения*, 1971, № 3, с. 116.

¹⁴ Красовский В. П. Инфраструктура — важное звено советской экономики. — *Вестн. АН СССР*, 1980, № 3, с. 84.

¹⁵ Блохин Ю. В. Производственная инфраструктура региона: (Вопросы методологии и методики, опыт исследования). Кишинев: Штиница, 1980, с. 12; Жамин В. А. Инфраструктура при социализме. — *Вопр. экономики*, 1977, № 2, с. 14; Хейман С. А. Разделение труда и развитие инфраструктуры. — *Коммунист*, 1979, № 17, с. 52; Политическая экономия: Словарь. М.: Политиздат, 1979, с. 133.

в производстве вещественных материальных благ. Например, к инфраструктуре относят такие отрасли, как электроэнергетика, строительство, промышленность строительных материалов. Исходя же из того, что данные отрасли непосредственно участвуют в создании новой материально-вещественной формы продукта, их следует отнести к материально-вещественному производству.

Таким образом, со всей очевидностью стоит необходимость более глубокого раскрытия социально-экономического содержания, места и роли инфраструктуры в социалистическом расширенном воспроизводстве.

Известно, что общетеоретическую основу советской экономической науки составляет марксистско-ленинская политическая экономия, основные положения которой являются методологическим инструментом изучения любого объекта в области экономики.

Одним из направлений теоретических исследований должен стать политэкономический анализ сущности и закономерностей развития инфраструктуры в социалистическом расширенном воспроизводстве. При этом политэкономические и региональные исследования инфраструктуры должны не противопоставляться, а взаимовыязываться, взаимодополнять и обогащая друг друга. Такого рода интеграция, как она уже показала себя в других областях науки, будет только способствовать дальнейшему прогрессу экономической науки в целом, все более отвечать нуждам практики коммунистического строительства.

Анализ инфраструктуры как категории политической экономии позволяет полнее раскрыть ее экономическую сущность, выяснить ее место и роль в социалистическом расширенном воспроизводстве, состав отраслей, обосновать направления дальнейшего эффективного функционирования инфраструктуры на основе исследования особенностей проявления социалистических производственных отношений и особенностей действия экономических законов социализма в данной подсистеме народнохозяйственного комплекса.

В основе выделения инфраструктуры в едином народнохозяйственном комплексе, как мы полагаем, лежит прежде всего ее функциональное назначение в процессе общественного воспроизводства, которое состоит в удовлетворении определенного комплекса экономических потребностей. Выделяет инфраструктуру и то, что это особая сфера приложения общественного труда, посредством которого создаются особые потребительные стоимости не-вещественного характера — услуги. Инфраструктура и есть совокупность различных отраслей, функционирование которых направлено на удовлетворение всего комплекса потребностей в услугах (потребностей общества, материально-вещественного производства, самой инфраструктуры и населения).

Почти все отрасли, включаемые в инфраструктуру, существовали и до введения в экономическую науку этого термина. Закономерности и особенности каждой из них не претерпели существенных изменений и после введения термина «инфраструктура».

Конечно, нельзя не учитывать прогресс внутри каждой инфраструктурной отрасли, но необходимо выделить и другие качественные моменты. Среди них: обособление и значительное обобществление производства и потребления услуг в процессе дальнейшего развития общественного разделения труда; усилившаяся их взаимосвязь как между собой, так и с материально-вещественным производством; переориентация с экстенсивного на преимущественно интенсивное развитие; необходимость обеспечения эффективного сочетания отраслевого и территориального планирования экономики зрелого социализма¹⁶. Важно отметить, что инфраструктура — понятие сложное. Во-первых, это понятие иерархическое. Следует различать инфраструктуру единого народнохозяйственного комплекса, региональных народнохозяйственных комплексов на различных уровнях (союзная республика, экономический район, область, край, автономная республика, город и район). Во-вторых, хотя между различными видами деятельности, образующими инфраструктуру, имеется ряд общих свойств, следует учитывать и специфику каждого из этих видов.

В целом экономику народнохозяйственного комплекса достаточно полно характеризует структура основных фондов, капитальных вложений и занятости кадров (табл. 1). Рост экономического потенциала народнохозяйственного комплекса, его основных подсистем сопровождался структурными сдвигами, адекватными изменяющимся общественным потребностям и имеющимся материальным, финансовым и трудовым ресурсам.

Рост доли материально-вещественного производства в основных фондах и капитальных вложениях народнохозяйственного комплекса обусловлен ускорением научно-технического прогресса, который наиболее активно происходит в отраслях промышленности. Он также вызван проведением широкой реконструкции действующих предприятий, укреплением материально-технической базы сельского хозяйства. Указанный процесс хотя и объективный, но небеспредельный. В современный период общественного развития все более настоятельным становится не столько дальнейшее наращивание экономического потенциала материально-вещественного производства, сколько повышение эффективности его использования. Первоочередным должен стать не количественный рост, а качественное совершенствование созданного производственного аппарата.

Без значительного ускорения развития производственной (прежде всего транспорта) и социальной (прежде всего жилищно-коммунального хозяйства, образовательного комплекса, здравоохранения) инфраструктуры, как показывают итоги развития народ-

¹⁶ В. И. Ленин подчеркивал, что тенденция развития товарного хозяйства состоит в том, чтобы превратить в обособленную отрасль «производство не только каждого продукта, но даже каждой отдельной части продукта; — и не только производство продукта, но даже отдельные операции по приготвлению продукта к потреблению» (Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 21).

Таблица 1. Структура основных фондов, капитальных вложений и занятости кадров народнохозяйственного комплекса СССР *

Показатель	В % к итогу				Темпы роста (в %)			
	1965 г.	1970 г.	1975 г.	1980 г.	1970 г. к 1965 г.	1975 г. к 1970 г.	1980 г. к 1975 г.	1980 г. к 1965 г.
Основные фонды (на конец года; в сопоставимых ценах)	100,0	100,0	100,0	100,0	143	146	139	290
В том числе								
Материально-вещественное производство	42,8	44,6	46,7	48,4	149	153	144	328
Инфраструктура	57,2	55,4	53,3	51,6	139	140	134	262
Капитальные вложения (в целом за пятилетие; в сопоставимых ценах)	100,0	100,0	100,0	100,0	143	142	129	260
В том числе								
Материально-вещественное производство	54,7	55,7	58,9	59,5	146	150	130	283
Инфраструктура	45,3	44,3	41,1	40,5	140	132	127	233
Среднегодовая численность рабочих и служащих	100,0	100,0	100,0	100,0	117	113	110	146
В том числе								
Материально-вещественное производство	58,3	57,1	55,7	54,8	115	110	108	137
Инфраструктура	41,7	42,9	44,3	45,2	121	117	112	158

* Рассчитано по Народное хозяйство СССР в 1980 г М. Финансы и статистика, 1981, с. 49, 336—337, 357—358.