

И.С. ПЫЖЕВ, к.э.н., доцент,

В.Н. РУЦКИЙ, к.э.н.,

Институт экономики, управления и природопользования (ИЭУиП),

Сибирский федеральный университет (СФУ), г.Красноярск

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЙ ПОДХОД К ИССЛЕДОВАНИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОГО УРОВНЯ

В современной экономической практике инфраструктуре отводится особое место, поскольку именно в ней смыкаются интересы самых разных субъектов экономики и известно, что здесь имеется проблема эффективного распределения хозяйственных ресурсов.

Ресурсный подход, традиционно используемый в экономической науке, на наш взгляд, неадекватен для анализа инфраструктуры жизнедеятельности населения как сферы обеспечения экономических обменов. Это связано с тем, что инфраструктура предназначена для удовлетворения потребностей участников экономических взаимодействий, а не просто для производства товаров и услуг. Особую роль здесь играет население как совокупность активных индивидов, предъявляющая соответствующий рыночный спрос. В условиях перманентной неопределенности при взаимодействии субъектов и наличия значительного объема соответствующих транзакционных издержек, а также усложнения инновационных процессов и роста потребностей глобализирующегося общества требуется не ресурсный, а обменный подход. С макроэкономической точки зрения на первое место выходят вопросы межотраслевого перераспределения в инфраструктуре произведенного общественного продукта. На микроуровне такое перераспределение диктуется противоречием интересов и возможностей групп субъектов по поводу создания условий для жизнедеятельности и воспроизводства общественного продукта.

Все это требует выработки особого подхода к исследованию инфраструктуры жизнедеятельности населения с институциональных позиций, которые бы учитывали нормы, регламентирующие сложившиеся отраслевые взаимосвязи и формирование новых балансов интересов социума, бизнеса, власти, балансов их воспроизводственных возможностей в ходе непрерывного изменения потребностей социума.

Большинство исследователей сходится на том, что инфраструктура создает необходимые условия для промышленного и сельскохозяйственного производства и проживания на-

селения [8, с. 54]. Однако существует разница в подходах к понятию «инфраструктура» [6]. Одни авторы определяют инфраструктуру как вспомогательный комплекс отраслей, производств, видов деятельности, обслуживающих основное производство и население. Другие концентрируются на материально-вещественной стороне, понимая под инфраструктурой совокупность строений, объектов, инженерно-технических сооружений, обеспечивающих функционирование предприятий материального производства. То есть в *отраслевом плане* инфраструктура стала представлять собой сочетание вспомогательных отраслей, а в *территориальном плане* – сочетание объектов и природно- и инженерно-технических систем.

В исследованиях региональной экономики инфраструктура рассматривается как *территориальная система обслуживания* [11], объект и способ регулирования развития территории, изучаемый в пространственных взаимосвязях с населением, хозяйством, природой и культурой. Часто в прикладных работах происходит отождествление инфраструктуры со сферой услуг, обращения, непромышленной сферой, хотя в теоретических исследованиях признается, что инфраструктура – это более широкое понятие, связанное с производством общественного продукта в сфере обращения [20].

Согласно наиболее популярному пониманию инфраструктуры как комплекса отраслей народного хозяйства, обеспечивающих общие условия производства и жизнедеятельности людей, все отрасли инфраструктуры можно подразделить на два блока – производственный и социальный.

Производственная инфраструктура – это подсистема экономики, создающая и реализующая общие условия функционирования (и взаимодействия) отраслей производства. В состав производственной инфраструктуры обычно включаются следующие элементы: все виды транспорта, включая устройства, связанные с передачей и распределением электроэнергии;

© И.С. Пыжев, В.Н. Руцкий, 2011

информационно-коммуникационная инфраструктура, включая все виды связи; система обеспечения материальными ресурсами, включая складское хозяйство и материально-техническое снабжение; инженерная инфраструктура (тепло-, газо- и электроснабжение, водоснабжение и водоотведение, санитарная очистка населенных пунктов); строительство; природоохранная и рекреационная инфраструктура [18].

Социальная инфраструктура представляет собой совокупность организаций и объектов жилищного, культурно-бытового, торгового и медицинского назначения [16, с. 33]. Условно принято говорить о следующих группах отраслей в составе социальной инфраструктуры: жилищное обслуживание, услуги социального обеспечения, розничная торговля, общественное питание, бытовое обслуживание, культурно-бытовое обслуживание, комплексное обеспечение жизни обособленных групп населения, ритуальные услуги, юридические услуги, медицинское обслуживание, культурно-просветительное обслуживание, воспитание и обучение детей, обеспечение безопасности и сохранности имущества населения, служба пожарной охраны, пассажирский транспорт.

В рамках современной институциональной экономической теории определяется, что содержание базовых элементов институтов – рутин (приемов принятых решений и действий-шаблонов) и образующихся из них норм, определяется взаимодействием рациональных (соотношение выгод и издержек) и социетальных (устоявшаяся практика, культура в группе) детерминант отношений субъектов инфраструктуры жизнедеятельности.

В основе институтов, как известно, лежат не только рутины, ставшие нормами, но и механизмы принуждения к их исполнению гарантиями при помощи стимулов и санкций. И важнейшей составной частью институционального анализа является исследование механизмов координации. Они сочетают элементы пяти базовых форм – «рынка», «иерархии», «отношенческой контрактации», «общего дела» и «общины», различающихся альтернативными значениями институциональных характеристик (степень формальности норм, уровень доверия, четкость спецификации правомочий, возмездность трансакций, открытость группы, источник групповой синергии, устойчивость отношений и пр.), централизирующих или децентрализирующих отношения в различных ситуациях с различной эффективностью (с

разными трансакционными издержками) [9].

В целом анализ литературы по рассматриваемому вопросу указывает на существование некоторых проблем как теоретического, так и прикладного характера, а именно:

- в экономической науке не выработано устоявшегося определения инфраструктуры жизнедеятельности населения;
- исследователями не анализируется весь комплекс отношений субъектов инфраструктуры жизнедеятельности;
- в рамках институционального анализа не разработаны конкретные подходы к исследованию инфраструктуры жизнедеятельности.

Целью настоящего исследования является выработка институционального подхода к исследованию инфраструктуры жизнедеятельности населения на макроэкономическом уровне.

В качестве подхода к исследованию будем понимать ракурс, взгляд или точку зрения, определяющую, с одной стороны, направленность исследования, с другой – связи в его предметно-объектной области. Направленность исследования определяется его целями, а связи – содержанием соответствующего объекта.

В рамках настоящей статьи имеет смысл определить понимание инфраструктуры жизнедеятельности населения и выработать на этой основе основные направления институционального развития инфраструктуры жизнедеятельности населения.

Определение инфраструктуры жизнедеятельности населения, характерной для современной смешанной экономики макроэкономического уровня.

Представляется, что категория «инфраструктура жизнедеятельности населения» находится на стыке определений производственной и социальной инфраструктуры, поскольку обеспечение условий жизни населения невозможно без снабжения отраслей экономики соответствующими ресурсами и доставки готовых товаров и услуг от производителей до потребителей, что приводит не столько к созданию нового материально-вещественного продукта, сколько к росту его стоимости [10]. При этом все компоненты инфраструктуры образуют целостный комплекс, подверженный постоянным изменениям, причем разные его сферы обладают разной инерционностью и дискретностью изменений [17].

Можно утверждать, что основная функциональная роль инфраструктуры жизнедеятельности населения

тельности в целостной экономике заключается в непрерывном воссоздании ряда инфраструктурных благ. Поскольку потребляются эти блага, в первую очередь, социальными субъектами, на наш взгляд можно выстроить следующую систему отраслей исходя из их взаимобусловленности и важности производимых для населения:

- первичные инфраструктурные отрасли, в которых создаются материально-вещественные условия функционирования инфраструктуры – продукция сферы транспортного обеспечения, жилищно-коммунального обслуживания, строительства и ремонта жилищного фонда;

- вторичные инфраструктурные отрасли, в которых распределяются блага и ресурсы – услуги по обеспечению потребительскими товарами, продукция сферы информационного обеспечения населения, правовой защиты, сферы общественного питания, бытового обслуживания населения, социального обслуживания;

- третичные инфраструктурные отрасли, в которых предоставляющие чистые общественные услуги – продукция сферы обеспечения безопасности жизнедеятельности (включая охрану общественного порядка и урегулирование чрезвычайных ситуаций), охраны окружающей среды, сферы образования, здравоохранения, культурного обслуживания (включая физическую культуру и спорт).

Исходя из приведенного перечня потребителями инфраструктурных благ выступают все субъекты целостной экономики, предъявляющие спрос на расширенное воспроизводство и модернизацию инфраструктуры жизнедеятельности:

- *социальные субъекты* (домохозяйства, их объединения, НКО) как первичные потребители инфраструктурных благ, заинтересованные в улучшении условий жизнедеятельности и уровня жизни в конкретных сферах экономического пространства, что создает условия для накопления человеческого капитала,

- *хозяйственные субъекты* (фирмы частной и государственной форм собственности) как вторичные потребители инфраструктурных благ, заинтересованные в совершенствовании способов поставки частных и смешанных благ и ресурсов, а также в использовании человеческого капитала как ключевого элемента конкурентоспособности в развитой индустриальной и постиндустриальной экономике,

- *публичные субъекты* (органы власти и

бюджетные учреждения государственного уровня и уровня местного самоуправления) как первичные и вторичные потребители инфраструктурных благ, заинтересованные в организации экономического и социального пространства на территории страны, в большем мультипликативном эффекте государственных расходов, в стабилизации циклического развития экономики и пр.

Все инфраструктурные блага в большей или меньшей степени являются общественными, то есть обладают свойствами неисключаемости (невозможность ограничить доступ потребителей к благу) и неконкурентности (производство благ в неограниченном с точки зрения потребителей количестве). Производство и содержание необходимых объектов инфраструктуры, как правило, является весьма длительным, фондоемким, трудоемким и капиталоемким процессом и требует значительных инвестиционных вложений, за пределами высоких для отдельных хозяйствующих субъектов [7]. Реализация этих благ приносит их производителям незначительные выгоды, зачастую не покрывающие издержки, но существенные, хотя и неопределенные внешние (не опосредованные контрактами) выгоды на межотраслевом или общеэкономическом уровне областей экономического пространства [2, с. 27-58]. Потребление инфраструктурных благ в экономике дуалистично. С одной стороны, они формируют условия для воспроизводства человеческого капитала, в накоплении которого заинтересованы домохозяйства, а в использовании – хозяйственные субъекты. С другой стороны, эти блага способствуют финансированию воссоздания инфраструктурного капитала под воздействием меняющихся потребностей населения и бизнеса, что говорит о способности инфраструктуры к самовоспроизводству [12].

Таким образом, инфраструктура жизнедеятельности населения – это сектор целостной экономики на стыке базовых (определяющих специализацию экономики во внешней среде) и производных (обслуживающих базовые) отраслей, динамическая социально-экономическая подсистема субъектов, отраслей и капитальных объектов инфраструктуры, обеспечивающая воспроизводство человеческого и инфраструктурного капитала в отраслевом и территориальном аспектах. Характерными чертами инфраструктуры жизнедеятельности являются:

- всепроникающий характер (функционирование в территориальном и функциональ-

ном разрезе на стыке базовых и производных отраслей, направленность на воспроизводство);

- система инфраструктурных благ, в большей или меньшей степени общественных и создаваемых в первичных (материально-вещественные условия воспроизводства капитала), вторичных (блага-посредники, опосредующие движение общественного продукта) и третичных отраслях (чистые общественные блага), что говорит о необходимости последовательного регулирования инфраструктуры на политических и институциональных рынках;

- принципиальная тройственность отношений по поводу воспроизводства инфраструктурных благ, складывающихся между хозяйственными, социальными и публичными субъектами целостной экономики, диктующая необходимость использования различных механизмов координации при формировании частных предпочтений в общественные;

- риски потери экономической эффективности при производстве инфраструктурных благ, требующие и рыночные и вне рыночные способы финансирования и взаимного контроля производства хозяйственными, социальными и публичными субъектами.

Различные аспекты институционального подхода к институциональному развитию инфраструктуры жизнедеятельности населения макроэкономического уровня.

Тройственные отношения субъектов инфраструктуры не могут быть полностью регламентированы одной группой институтов (например, рыночных или иерархических) и зависят от конкретной ситуации производства, распределения или потребления инфраструктурных благ группами хозяйственных, социальных и публичных субъектов в отраслевом и территориальном аспектах их взаимодействия. Анализ таких отношений требует выстраивания иерархической структуры норм и институтов в их среде.

В силу общественного характера производства и потребления инфраструктурных благ преобладающими являются социетальные факторы отношений, что проявляется в эффектах институциональной инерции, которые могут как иметь позитивное значение, так и вырождаться в т.н. институциональные «ловушки» – неэффективные, но устойчивые институты.

Отношения субъектов инфраструктуры жизнедеятельности носят динамический характер в силу множества экзогенных (сдвиги в структуре базовых и производных отраслей,

технологические изменения, государственная политика и пр.) и эндогенных факторов (качество ресурсов в инфраструктуре, конкуренция и кооперация производителей инфраструктурных благ, опыт коллективного взаимодействия потребителей благ, изменения в ментальности и культуре субъектов и пр.). Это говорит об особой важности анализа институциональных изменений в инфраструктуре путем определения возможных и наиболее вероятных альтернатив заимствования, спонтанного изобретения и сознательного проектирования норм и институтов, что может происходить на политических или институциональных рынках.

Таким образом, можно сформулировать следующие задачи институционального анализа инфраструктуры жизнедеятельности населения макроэкономической системы:

1. Описание системы отношений социальных, хозяйственных и публичных субъектов инфраструктуры жизнедеятельности в смешанной экономике на базе основных функциональных процессов воспроизводства человеческого и инфраструктурного капитала и интересов субъектов.

2. Анализ рутин и норм как основополагающих, а координационных форм – как производных элементов среды институтов, регламентирующей отношения субъектов инфраструктуры жизнедеятельности.

3. Моделирование институциональной структуры инфраструктуры жизнедеятельности как системы взаимосвязей норм и институтов.

4. Анализ эффективности рутин, норм и институтов при помощи трансакционных издержек и социетальных результатов институтов.

5. Выявление альтернативных путей развития институциональной среды и трансформации институциональной структуры.

6. Анализ механизмов институциональных изменений в инфраструктуре жизнедеятельности как способов эволюционного или сознательного развития институциональной среды и структуры.

Ключевые направления институционального развития инфраструктуры жизнедеятельности населения в регионе связаны с решением ключевых проблем реализации его социально-экономического потенциала.

В настоящий момент можно говорить о следующих особенностях модели региональной экономики в России:

1. Значительный природно-ресурсный и

экономико-географический потенциал воспроизводства, обуславливающий опережающее экстенсивное развитие базовых отраслей экономики, специализирующихся на добыче, первичной обработке и экспорте природных ресурсов.

2. Незрелые производные отрасли (промышленность с высокой добавленной стоимостью и вспомогательные отрасли, в том числе инфраструктурные) при слабо конкурентоспособных базовых отраслях [13].

3. Сильная дифференциация всех основных показателей социально-экономического развития в отраслевом и территориальном разрезе воспроизводства экономики [5].

4. Высокая зависимость экономики от внешней среды (межрегиональные, национальные, международные факторы) [15].

5. Диспропорции между конечным потреблением и накоплением и неэффективное покрытие дефицита финансовых ресурсов у всех субъектов экономики за счет зарубежных заемных источников [4].

Накоплению в инфраструктуре жизнедеятельности населения человеческого и инфраструктурного капитала целостной российской экономики препятствует слабая заинтересованность групп интересов, формирующих спрос на инфраструктурные блага, которая может объясняться следующими институциональными проблемами:

1. Макроэкономические институциональные ловушки «ресурсного проклятия», обуславливающие несклонность хозяйственных субъектов базовых отраслей к конкуренции внутри и вне экономики за счет человеческого и инфраструктурного капитала [14, с. 87-130].

2. Микроэкономическое рентоориентированное поведение как доминантная стратегия публичных субъектов и хозяйственных субъектов производных отраслей [3].

3. «Слабое» государство, манипулируемое малочисленными группами хозяйственных и публичных субъектов, не способное выстроить адекватную систему стимулов модернизации и санкций за рентоориентированное поведение [19].

4. «Незрелое» гражданское общество, не способное сформировать эффективный «общественный договор» с государством на политических рынках [1].

В связи с этим развитие институциональной среды инфраструктуры жизнедеятельности населения региона должно быть направлено на:

• повышение удовлетворенности населения объемами и качеством инфраструктурных благ и эффективности его участия в регулировании деятельности организаций-производителей;

• повышение эффективности использования ресурсов при производстве инфраструктурных благ и рост локальной, региональной и национальной конкурентоспособности организаций-производителей на соответствующих рынках;

• совершенствование взаимодействия организаций-производителей инфраструктурных благ с общественными организациями и регулирующими органами государственного уровня и уровня местного самоуправления.

Характерные черты анализа инфраструктуры жизнедеятельности населения:

• инфраструктура жизнедеятельности населения представляет собой целостную структуру, в которой реализуются тройственные отношения хозяйственных, социальных и публичных субъектов, направленные на воспроизводство человеческого и инфраструктурного капитала;

• целостность воспроизводства инфраструктуры жизнедеятельности и экономики в целом обеспечивается функционированием институциональной среды с присущей ей определенной структурой, регламентирующей внутриотраслевые и межотраслевые процессы создания и распределения общественного продукта.

Основные задачи институционального анализа инфраструктуры жизнедеятельности населения: описание системы отношений субъектов инфраструктуры жизнедеятельности; анализ рутин, норм и координационных форм институциональной среды; моделирование институциональной структуры как иерархической системы норм и институтов; анализ эффективности норм и институтов; выявление путей развития институциональной среды и структуры; анализ механизмов институциональных изменений.

Спонтанные и сознательные институциональные изменения должны быть направлены на рост удовлетворенности населения количеством и качеством инфраструктурных благ, повышение качества производства и конкурентоспособности производителей этих благ, а также рост эффективности регулирования и саморегулирования деятельности произ-

водителей.

Литература

1. Аузан, В., Тамбовцев, В. Экономическое значение гражданского общества // Вопросы экономики. – 2005. – № 5. – С. 28-49.
2. Волчек Н.З. Государственная стратегия структурного развития в странах Юго-Восточной Азии // Юго-Восточная Азия: государство и экономика / Под ред. О. Г. Барышниковой; Институт востоковедения АН СССР. – М.: Наука, 1983. – 230 с.
3. Волчкова, Н. Сулова, Е. Человеческий капитал, промышленный рост и ресурсное проклятие // Эконом. журнал ВШЭ. – 2008. – Т.12, № 2. – С. 217-238.
4. Глазьев С. О практичности количественной теории денег, или сколько стоит догматизм денежных властей // Вопросы экономики. – 2008. – № 7. – С. 31-46.
5. Игнатов В. Г. Асимметрия социально-экономического развития регионов Российской Федерации и основные направления ее ослабления // Terra economica. Экономический вестник Ростовского государственного университета. – 2009. – Т. 7. № 2. – С. 132-137.
6. Кочерга А.И., Мазараки А.А. Народно-хозяйственный комплекс и социальные проблемы. – М.: Мысль, 1981. – 271 с.
7. Красовский В.П. Инфраструктура и интенсификация экономики. – М. Издательство «Феникс», 1999. – 374 с.
8. Кузнецова А.И. Инфраструктура: Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход. – М.: КомКнига, 2010. – 456 с.
9. Кузьминов Я., Юдкевич М. За пределами рынка: институты управления транзакциями в сложном мире // Вопросы экономики. – 2010. – № 1. – С. 82-98.
10. Лившиц В.Н. Проблемы функциониро-

вания и развития инфраструктуры народного хозяйства. – М.: 1989. – 112 с.

11. Маергойз И.М. Пути изучения территориально-хозяйственных структур и экономико-географического положения европейских стран СЭВ // Вопросы географии. – 1974. – № 97. – С. 291-296.
12. Нестеров Н. А. Производственная инфраструктура и эффективность управления. – М.: Знание, 1986. – 62 с.
13. Нуреев Р.М. Россия: резервы институционального развития (как предпосылка и условие выхода из экономического кризиса) // Научные труды ДонНТУ. Серия: экономическая. – 2009. – Выпуск 37-1. – С. 5-15.
14. Полтерович, В. М. Элементы теории реформ. – М.: ЗАО Издательство Экономика, 2007. – 447 с.
15. Смирнов С. Факторы циклической уязвимости российской экономики // Вопросы экономики. – 2010. – № 6. – С. 44-68.
16. Тощенко Ж.Т. Социальная инфраструктура: сущность и пути ее развития. – М.: Мысль, 1980. – 206 с.
17. Шарыгин М.Д. Региональная организация общества (теоретико-методологические проблемы совершенствования). – Пермь: Перм. Гос. Ун-т, 1992. – 204 с.
18. Шлихтер С.Б. Транспортные системы в территориальной структуре капиталистического хозяйства // ВИНТИ. Сер. География зарубежных стран. 1990. Т.17. – 185 с.
19. Яковлев Е. Ю. «Захват» государства в российских регионах и муниципалитетах / Препринт # BSP/01/054 R. – М.: Российская экономическая школа, 2001. – 63 с.
20. Justman M. Infrastructure, growth and the two dimensions of industrial policy // Review of economic studies. – 1994. – № 61. – P. 131-157.

Статья поступила в редакцию 05.06.2011