

*ТЕРЕНТЬЕВ Виталий Андреевич
соискатель, Российский
университет транспорта,
Москва, Россия
abp-rut@yandex.ru*

*TERENTYEV Vitaly Andreevich
Candidate, Russian University of
Transport, Moscow, Russia
abp-rut@yandex.ru*

Социальная инфраструктура государства: особенности становление и траектории эволюции в современных условиях/ Social infrastructure of the state: features of formation and trajectories of evolution in modern conditions

Аннотация

В статье представлен подробный разбор появления понятия «социальная инфраструктура», а также предпринят политологический анализ, направленный на изучение роли инфраструктуры в жизни современного общества.

В первой части статьи говорится о зарождении понятия «социальная инфраструктура», начиная с конца 40-х годов XX века. Рассматриваются исследования иностранных ученых – таких, как Розенштейн-Родан, а также труды и отечественных специалистов – таких, как С.А. Хейман и др.

Далее описываются изменения, произошедшие в понятийном поле «социальной инфраструктуры» по мере ее эволюции. Подробно рассматриваются различные аспекты, которые повлияли на видоизменение данного общественно-политического феномена.

Вместе с тем, в статье отдельно рассматривается роль социальной инфраструктуры на примере сельского хозяйства. Приводятся мысли автора о проблемах и перспективах в данной сфере, решение которых напрямую зависит от развития инфраструктурных проектов.

В завершении статьи делается вывод о взаимосвязи между экономическим положением, социальной инфраструктурой и национальной безопасностью государства. Отдельно автор подчеркивает важность развития транспортной инфраструктуры государства, особенно, в условиях глобальных вызовов и угроз.

Ключевые слова

Инфраструктура; социальная инфраструктура; экономика; эволюция инфраструктуры; экономическое развитие; марксизм.

Abstract

The article presents a detailed analysis of the emergence of the concept of "social infrastructure", as well as an analysis aimed at studying the role of infrastructure in the life of modern society.

The first part of the article talks about the origin of the concept of "social infrastructure", starting from the late 40s of the twentieth century. The research of foreign scientists, such as Rosenstein–Rodan, as well as

the works of domestic specialists, such as S. A. Heyman, are considered.

The following describes the changes embedded in the definition of "social infrastructure" as it develops. Various aspects are considered in detail, which were gradually added to the concept of the term.

After that, the role of social infrastructure is considered using the example of agriculture. A discussion is given about the problems in this area, the solution of which directly depends on the development of infrastructure projects.

At the end of the article, a conclusion is drawn about the relationship between the economic situation and social infrastructure. The importance of the development of this industry is emphasized separately.

Keywords

Infrastructure; social infrastructure; economy; infrastructure evolution; economic development; Marxist approach.

Зарождению любого научного понятия всегда предшествует некоторый достигнутый результат. «Понятия вступают как логические средства систематизации результатов взаимодействия объекта и субъекта познания, <...> являясь в конечном счете отражением и представлением сущности вещей и процессов материального мира»¹. Сказанное отвечает в том числе и признакам формирования понятия «инфраструктура», которое тесно связано с популяризацией общественной науки и практике. К. Т. Тощенко полагает, что «научные основы анализа материальных условий жизни общества были заложены классиками марксизма-ленинизма»². Представление об инфраструктуре, как о едином комплексе соответствует моменту самого появления термина «инфраструктура» (которое можно отнести к концу 40-х годов). Через 10 лет после этого американский экономист Розенштейн-Родан объяснял инфраструктуру, как «комплекс условий, обеспечивающих благоприятное развитие частного предпринимательства в основных отраслях экономики и удовлетворяющих потребности всего населения»³.

Ранние советские исследования инфраструктуры, в отличие от западных подходов того времени, фокусировались на её роли в поддержке материального производства. Отечественные работы, такие как исследования С.А. Хейнмана⁴, определяли инфраструктуру исключительно через призму её производственной функции, рассматривая её как «комплекс отраслей, обслуживающих материальное производство». Это узкое определение, характерное для плановой

¹ Народное хозяйство СССР за 60 лет. Юбилейный статистический сборник – М, 1977 – С. 599

² Тощенко К.Т. «Социальная инфраструктура. Сущность и пути развития – М, 1980 – С. 17

³ Носова С.С. Апологетика капитализма и некоторые важные аспекты буржуазных теорий инфраструктуры – М, 1970 – С. 99

⁴ Хейнман С.А. Эффективность национальной экономики. Избранные произведения. в 2 т. 2008

экономики СССР, отражало приоритет индустриализации и стремление к максимальной эффективности в рамках централизованного планирования. Однако такой подход, хоть и логичный в контексте советской модели, не учитывал многогранности инфраструктуры и её влияние на другие сферы жизни. Более поздние исследования, опираясь на опыт и учитывая сложности развития советской экономики, значительно расширили понимание инфраструктуры. Было признано, что она включает в себя не только транспорт, энергетику, связь, напрямую обслуживающие промышленность, но и жилищно-коммунальное хозяйство, системы водоснабжения и канализации, образование, здравоохранение, даже культуру и досуг в той мере, в какой они обеспечивают функционирование рабочей силы и повышение её производительности. Это привело к пониманию инфраструктуры, как сложной, взаимосвязанной системы, влияющей на все аспекты социально-экономического развития. Например, эффективность транспортной инфраструктуры напрямую влияла на стоимость доставки сырья и готовой продукции, определяя конкурентоспособность предприятий. Наличие качественной энергетической инфраструктуры гарантировало бесперебойную работу промышленных объектов, а развитая система связи обеспечивала быстрый обмен информацией. Однако, недостаточно было лишь сосредотачиваться на производственных аспектах. Исследователи начали учитывать социальные факторы: доступность качественного жилья, образования и здравоохранения также влияли на производительность труда и общее качество жизни, а следовательно – и на эффективность экономики в целом.

Таким образом, эволюция понимания инфраструктуры в советской науке отражала не только изменения в экономической модели, но и постепенное расширение кругозора исследователей. От узкого производственного подхода к более системному, учитывающему взаимосвязи между различными сферами жизни и их влияние на общее состояние экономики. Этот переход подчеркивает важность междисциплинарного подхода к изучению инфраструктуры, объединяющего экономические, социальные и технические аспекты.

Понятие «социальная инфраструктура» — относительно новое, возникшее в контексте социалистического планирования и представляющее собой мощный инструмент для анализа и управления общественным развитием. Впервые оно позволило системно подойти к изучению объективных закономерностей развития общества и разработать принципы планомерного и пропорционального роста всех его составляющих, обеспечивающих оптимальные условия жизни¹. Это, во-первых, представляет собой коренное изменение подхода к социальному планированию, поскольку до этого развитие общества

¹ Торосян С.Т. Понятие социальной инфраструктуры, теоретико-методологические подходы к пониманию социальной инфраструктуры, журнал Современные аспекты экономики, 2019, №7 (263), С. 80-88

часто рассматривалось фрагментарно, без учета взаимосвязей между различными сферами. Социальная инфраструктура стала интегрирующим фактором, объединяющим разрозненные элементы в единую систему.

Во-вторых, важно подчеркнуть объективный характер социальной инфраструктуры. Она не является искусственным наслоением, а представляет собой необходимый результат исторического развития общества и его производительных сил. Ее существование – неотъемлемое условие рациональной организации жизни в современном обществе. Без развитой социальной инфраструктуры невозможно обеспечить эффективное функционирование экономики, образования, здравоохранения, культуры и других важных сфер. Более того, недостаточное развитие социальной инфраструктуры неминуемо приводит к социальным проблемам, снижению качества жизни и, в конечном итоге, тормозит экономический рост. Это подтверждается многочисленными историческими примерами, начиная от античных городов, где развитая инфраструктура (акведуки, дороги, общественные бани) способствовала процветанию, до современных мегаполисов, где дефицит социальной инфраструктуры приводит к перенаселенности, проблемам с транспортом, здравоохранением и образованием. Однако, социальная инфраструктура не развивается изолированно. Ее формирование и функционирование тесно взаимосвязаны с уровнем развития производительных сил и характером общественных отношений. Высокий уровень развития производительных сил обеспечивает необходимые ресурсы для создания и поддержания социальной инфраструктуры, в то время как эффективные общественные отношения способствуют ее целенаправленному развитию. Наоборот, неэффективные общественные отношения, коррупция и неравенство могут препятствовать развитию социальной инфраструктуры, приводя к ее диспропорциональности и неэффективности. Поэтому планомерное и пропорциональное развитие производительных сил и совершенствование общественных отношений являются необходимыми условиями для эффективного развития социальной инфраструктуры. Это требует активного государственного регулирования и целенаправленных инвестиций.

В-третьих, социальная инфраструктура представляет собой сложную систему учреждений и организаций, имеющих преимущественно социально-экономическое значение. Конечно, в ее состав входят объекты с технической составляющей (например, инженерные сети, транспортная инфраструктура), но основная её функция – создание условий для оптимизации деятельности человека, улучшения качества его жизни и развития его потенциала¹. Термин «комплекс организаций и учреждений», хотя и отражает часть реальности, недостаточно точно передает суть социальной инфраструкту-

¹ Алсуфьев А.В. «Влияние крупных инфраструктурных проектов на развитие регионов локализации» // Государственный аудит. Право. Экономика, №3-4, 2017, С. 142-147

ры, поскольку не подчеркивает ее системный, интегрированный и социально ориентированный характер. Более того, современный взгляд на социальную инфраструктуру включает в себя не только традиционные элементы, такие как школы, больницы и транспорт, но и более широкие аспекты, включая информационные технологии, культуру, экологию, социальную защиту и систему обеспечения безопасности. Например, доступ к высокоскоростному интернету становится неотъемлемой частью социальной инфраструктуры, обеспечивая доступ к образованию, медицинским услугам и информации. Экологические аспекты, включая систему утилизации отходов и охрану окружающей среды, также приобретают все большее значение. Развитие систем социальной защиты, ориентированных на поддержку уязвимых слоев населения, также является неотъемлемой частью современной социальной инфраструктуры.

Можно сказать, что социальная инфраструктура — это динамичная и многогранная система, постоянно развивающаяся и адаптирующаяся к изменяющимся условиям. Ее эффективное функционирование является ключевым фактором экономического роста, социального благополучия и устойчивого развития общества. Планирование и развитие социальной инфраструктуры требует системного подхода, учета взаимосвязей между различными ее элементами, а также активного участия государства, гражданского общества и частного сектора. Необходимо постоянно анализировать изменения в обществе и адаптировать социальную инфраструктуру к новым вызовам и потребностям населения, обеспечивая ее пропорциональное и сбалансированное развитие на благо всех членов общества. Только такой подход гарантирует построение справедливого и процветающего общества.

В современных реалиях социальная инфраструктура является ключевым индикатором экономического и социального прогресса: её состояние отражает степень реализации ресурсов общества¹. Социалистическое планирование по принципу пропорционального развития требует сбалансированности всех элементов экономики, что в свою очередь определяет условия и направления эволюции материально-технических составляющих, необходимых для эффективной человеческой активности. Значение социальной инфраструктуры проявляется прежде всего в её способности повышать эффективность функционирующей экономической системы и содействовать мобилизации новых производственных возможностей. Эволюция социальной инфраструктуры тесно связана с политическими и социальными программами общества, уточняя представления о уровне достижения социальной справедливости.

Марксистский подход к анализу инфраструктуры как фактора общественного развития требует диалектического понимания её

¹ Селиверстов А.А., Шайдейко Н.Р., Волочкова И.В., Уфимева Е.В., Данилова М.Н., Подопригора Ю.В. Влияние инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона // Национальная ассоциация ученых, №8(24), 2016, С. 74-75

исторической эволюции. Нельзя рассматривать инфраструктуру как статичный элемент, а необходимо проследить её генезис, выявив ключевые этапы развития и трансформации, чтобы понять её текущее состояние и роль в общественных отношениях¹. В основе марксистской методологии лежит принцип материалистического понимания истории, акцентирующий внимание на реальных людях, их деятельности и материальных условиях существования. Как подчеркивали Маркс и Энгельс, эти условия – это и наследие прошлых поколений, и результат современной деятельности².

Инфраструктура, в этом контексте, является не просто набором объектов, а сложным переплетением материальных условий, которые одновременно формируют и являются продуктом производственных отношений³. Маркс, анализируя процесс труда, выделял средства производства – орудия и предметы труда – и материальные условия, необходимые для осуществления процесса производства. К последним он относил рабочие здания, дороги, каналы, коммуникации и многое другое – то, что мы сегодня обобщенно называем инфраструктурой. Это не только физические объекты, но и институциональные структуры, обеспечивающие их функционирование и взаимодействие.

Рассмотрим эволюцию инфраструктуры на примере транспортных систем. В первобытном обществе, инфраструктура была крайне примитивна, ограничиваясь тропами и простейшими средствами передвижения. Развитие земледелия и скотоводства способствовало появлению более сложных транспортных сетей, приспособленных для перемещения сельскохозяйственной продукции и скота. Возникновение городов и государства стимулировало строительство дорог, каналов, и появление более совершенных средств передвижения, например, колесниц. В эпоху феодализма, инфраструктура развивалась неравномерно, отражая феодальную структуру общества: хорошо развитые дороги связывали крупные феодальные владения, пока отдаленные регионы оставались изолированными⁴.

Промышленная революция ознаменовалась без преувеличения революцией в области инфраструктуры. Появление паровых машин, железных дорог, пароходов радикально изменило темпы и масштабы экономической деятельности, способствуя интеграции рынков и глобализации. Транспортные системы стали важнейшим фактором экономического роста и социального развития⁵. Телеграф и телефон

¹ Подобед Н.А. Генезис категории «инфраструктура»: сущность, подходы и этапы развития, Б. м., Минск, 2019, С. 408-416

² Маркс К., Энгельс К. Соч., 2 изд., т. 23, М., 1955. с. 451—452

³ Гафорова М.Р. Значение социальной инфраструктуры села в эффективности сельскохозяйственного производства // Кишоварз, №2, 2012, С. 80-81

⁴ Селиверстов А.А., Шайдейко Н.Р., Волочкова И.В., Уфимева Е.В., Данилова М.Н., Подопригора Ю.В. Влияние инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона // Национальная ассоциация ученых, №8(24), 2016, С. 74-75

⁵ Самаль Е.С. Интеграция инфраструктуры железнодорожного транспорта в общую инфраструктуру города, сборник статей с конференции Актуальные проблемы

кардинально улучшили коммуникации, сократив время передачи информации. В XX веке, появление автомобилей, самолетов, и развития энергетической инфраструктуры – все это продолжало преобразовывать общество и формировать новые способы производства и распределения.

Современная инфраструктура – это сложная система взаимосвязанных энергетических, транспортных, коммуникационных, водных, и других сетей, обеспечивающих функционирование постиндустриального общества. Это не только физические объекты, но и информационные технологии, управляющие их работой и взаимодействием. Инфраструктура стала ключевым фактором глобализации, позволяя быстро перемещать товары, капитал и информацию по всему миру.

Однако, марксистский анализ не ограничивается простым описанием эволюции инфраструктуры. Он подчеркивает её классовую природу и роль в воспроизводстве капиталистических отношений. Инфраструктура является объектом частной и государственной собственности, и её развитие часто определяется интересами доминирующего класса. Неравномерное распределение инфраструктурных ресурсов усугубляет социальное неравенство, создавая преимущества для некоторых групп населения и негативно влияя на другие.

Дальнейший анализ может включать исследование влияния инфраструктуры на окружающую среду, проблемы устойчивого развития и необходимость перехода к более экологически чистым технологиям и моделям управления инфраструктурой. Также важно рассмотреть роль инфраструктуры в формировании городов и регионов, ее влияние на миграционные процессы и расположение производственных сил. И наконец, исследование инфраструктуры в марксистской перспективе должно подчеркивать необходимость общественного контроля над её развитием и управления ею в интересах всего общества, а не только доминирующего класса.

В историческом контексте развитие производительных сил общества прошло через несколько ключевых этапов, каждый из которых вносил свой вклад в эволюцию человеческих потребностей и методов их удовлетворения. На ранних стадиях, когда человеческие потребности были достаточно ограничены и просты, общество в значительной степени полагалось на естественные условия для удовлетворения своих нужд. В то время индивидуальные производители, работающие в изоляции, могли справляться с задачей производства необходимых товаров, используя доступные ресурсы и минимальные технологии. Однако с течением времени, по мере усложнения социальной структуры и появления новых потребностей, необходимость в более развитых и организованных формах производства становилась всё более очевидной.

К. Маркс, анализируя переход от мануфактуры к машинному производству, подчеркивал, что именно революция в способах производства, как в промышленности, так и в сельском хозяйстве, стала катализатором изменений в общественных условиях¹. Он утверждал, что старые средства связи и транспорта, унаследованные от мануфактурного периода, не могли удовлетворить растущие потребности нового этапа производства. Это привело к необходимости кардинальных изменений в инфраструктуре, которая должна была поддерживать более сложные производственные процессы.

В частности, в период мануфактуры, когда мелкое земледелие и домашняя промышленность были основными формами производства, существовавшие средства связи и транспорта были достаточно простыми и ограниченными. Однако с развитием крупной промышленности, которая характеризовалась массовым производством и высоким темпом работы, такие средства стали неэффективными и даже обременительными. В результате, общество стало вынуждено искать новые решения, чтобы справиться с вызовами, которые ставила перед ним новая экономическая реальность. К примеру, развитие речного и железнодорожного транспорта, а также морских пароходов и телеграфов, сыграло ключевую роль в адаптации инфраструктуры к нуждам крупной промышленности. Эти новшества не только упростили процесс доставки товаров, но и значительно ускорили обмен информацией, что в свою очередь способствовало более эффективному управлению производственными процессами. Таким образом, связь и транспорт стали неотъемлемой частью производительных сил, позволяя им развиваться в соответствии с требованиями времени.

Кроме того, важно отметить, что наряду с техническими изменениями, происходили и социальные трансформации. Появление новых классов, таких как рабочий класс, требовало пересмотра существующих социальных структур и отношений. Рабочие, занятые на фабриках и в крупных производственных предприятиях, стали важной частью экономической системы, и их потребности начали оказывать влияние на развитие общества в целом. Это привело к возникновению новых форм организации труда, а также к борьбе за права трудящихся, что в свою очередь стало важным аспектом социальной политики.

Таким образом, можно утверждать, что развитие производительных сил и изменение способов производства неразрывно связаны с эволюцией общества в целом. С каждым новым этапом, начиная от простого ручного труда до сложных машинных технологий, происходила не только трансформация производственных процессов, но и изменение социальных отношений, что в конечном итоге способствовало формированию современного общества.

В заключение, можно сказать, что историческое развитие

¹ Маркс К., Капитал, Москва, 2001, Т. 1. С. 202.

производительных сил является сложным и многогранным процессом, который охватывает как технические, так и социальные аспекты. Понимание этого процесса важно для анализа современного состояния общества и его дальнейших перспектив. Важно также учитывать, что с развитием технологий и изменением производственных методов возникают новые вызовы и возможности, требующие постоянного внимания и адаптации со стороны общества.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Алсуфьев А. В. Влияние крупных инфраструктурных проектов на развитие регионов локализации // Государственный аудит. Право. Экономика, №3-4, 2017, С. 142-147
2. Гафорова М.Р. Значение социальной инфраструктуры села в эффективности сельскохозяйственного производства // Кишоварз, 2012, №2, С. 80-81
3. К. Маркс и Ф. Энгельс, Соч., 2 изд., т. 23, с. 451—452
4. К. Маркс, Капитал, Москва, 2001, Т. 1
5. Народное хозяйство СССР за 60 лет. Юбилейный статистический сборник – М, 1977 – С. 599
6. Носова С.С. Апологетика капитализма и некоторые важные аспекты буржуазных теорий инфраструктуры – М, 1970 – С. 99
7. Подобед Н.А. Генезис категории «инфраструктура»: сущность, подходы и этапы развития, Б. м., Минск, 2019, С. 408-416
8. Самаль Е.С. Интеграция инфраструктуры железнодорожного транспорта в общую инфраструктуру города, сборник статей с конференции Актуальные проблемы современной науки: взгляд молодых, Челябинск, 23.04.19, С. 709-713
9. Селиверстов А.А. Шайдейко Н. Р. Волочкова И. В. Уфимева Е. В. Данилова М. Н. Подопригора Ю. В, Влияние инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона, журнал Национальная ассоциация ученых, 2016, №8(24), С. 74-75
10. Торосян С.Т. Понятие социальной инфраструктуры, теоретико-методологические подходы к пониманию социальной инфраструктуры, журнал Современные аспекты экономики, 2019, №7 (263), С. 80-88
11. Тощенко К. Т. Социальная инфраструктура. Сущность и пути развития – М, 1980 – С. 17
12. Хейнман С.А. Эффективность национальной экономики. Избранные произведения. в 2 т. 2008

REFERENCES

1. Alsufiev A.V. The impact of large infrastructure projects on the development of localization regions [*Vliyanie krupnyh infrastrukturnykh projektov na razvitiye regionov lokalizatsii*] // State Audit. Right. Economics, No. 3-4, 2017, pp. 142-147
2. Gaforova M.R. The importance of rural social infrastructure in the efficiency of agricultural production [*Znachenie social'noj infrastruktury sela v effektivnosti sel'skohozyajstvennogo proizvodstva*] // Kishovarz, 2012, No. 2, pp. 80-81
3. K. Marx and F. Engels, Soch., 2nd ed., vol. 23, pp. 451-452
4. K. Marx, Capital [*Kapital*] , Moscow, 2001, Vol. 1

5. The national economy of the USSR for 60 years [*Narodnoe hozyajstvo SSSR za 60 let*] . Jubilee Statistical Collection – Moscow, 1977 – p. 599

6. Nosova S.S. Apologetics of capitalism and some important aspects of bourgeois theories of infrastructure [*Apologetika kapitalizma i nekotorye vazhnye aspekty burzhuaznykh teorij infrastruktury*] – Moscow, 1970 – p. 99

7. Podobed N.A. The genesis of the "infrastructure" category: essence, approaches and stages of development [*Genezis kategorii «infrastruktura»: sushchnost', podhody i etapy razvitiya*], B. M., Minsk, 2019, pp. 408-416

8. Samal E.S. Integration of railway transport infrastructure into the general infrastructure of the city, collection of articles from the conference [*Integratsiya infrastruktury zheleznodorozhnogo transporta v obshchuyu infrastrukturu goroda*] Actual problems of modern science: the view of the young, Chelyabinsk, 04/23/19, pp. 709-713

9. Seliverstov A.A. Shaideyko N. R. Volochkova I. V. Ufimeva E. V. Danilova M. N. Podoprigora Yu. In, The impact of infrastructure on the socio-economic development of the region [*Vliyanie infrastruktury na sotsial'no-ekonomicheskoe razvitie regiona, zhurnal Nacional'naya assotsiatsiya uchenykh*], Journal of the National Association of Scientists, 2016, No. 8(24), pp. 74-75

10. Torosyan S.T. The concept of Social infrastructure, theoretical and methodological approaches to Understanding Social Infrastructure [*Ponyatie sotsial'noj infrastruktury, teoretiko-metodologicheskie podhody k ponimaniyu sotsial'noj infrastruktury*], Journal Modern Aspects of Economics, 2019, No. 7 (263), pp. 80-88

11. Toschenko K. T. "Social infrastructure. The essence and ways of development [*Sotsial'naya infrastruktura. Sushchnost' i puti razvitiya*] – Moscow, 1980 – p. 17

12. Heinman S.A., Efficiency of the national economy [*Effektivnost' nacional'noj ekonomiki*]. Selected works. in 2 vol. 2008