

УДК 338.49

Хамраева С.Н. - доктор экономических наук, профессор

Заведующая кафедрой инновационная экономика,

Каршинский инженерно-экономический институт

Маматкулова С., студентка 2-курса

Каршинский инженерно-экономический институт

Узбекистан, г.Карши

ОСНОВЫ КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Аннотация: *Экономисты, изучавшие инфраструктуру как отдельный объект исследования, изучали ее как целостную сферу, обеспечивающую условия для развития рыночных отношений. В дальнейшем к нему стали подходить дифференцированно, как к комплексу, обслуживающему отдельную отрасль, регион и вид производства. Это можно наблюдать в исследованиях ряда ученых зарубежья и стран СНГ. В данной статье разработан авторский подход к систематизации теоретических представлений, сформировавшихся в ходе развития инфраструктуры как отдельной отрасли.*

Ключевые слова: *инфраструктура, инфраструктурный комплекс, концепция инфраструктуры*

Khamraeva S.N. - Doctor of Economic Sciences, Professor

Head of the Department of Innovative Economics,

Karshi Engineering and Economic Institute

Mamatkulova S., 2th year student

Karshi Engineering-Economic Institute

Uzbekistan, Karshi

BASICS OF THE CONCEPT OF INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

Abstract: Economists who studied infrastructure as a separate object of research studied it as an integral sphere that provides conditions for the development of market relations. Subsequently, they began to approach it differentially, as a complex serving a separate industry, region and type of production. This can be observed in the studies of a number of scientists abroad and CIS countries. This article develops the author's approach to systematizing theoretical concepts that were formed during the development of infrastructure as a separate industry.

Key words: infrastructure, infrastructure complex, infrastructure concept

В мировом опыте понятие инфраструктуры было впервые введено в начале XX века как совокупность объектов и сооружений, необходимых для полноценного функционирования военных вооруженных сил. К 1940-м годам этапа развития западных стран под инфраструктурой понималась целостная структура сетей и институтов, создающих необходимые условия для деятельности сфер материального производства. В 1970-1980-е годы в экономической литературе бывших союзных республик инфраструктура обычно рассматривалась как совокупность инженерно-технических зданий и сооружений.

По мнению некоторых экономистов инфраструктура – это комплекс, обеспечивающий нормативные условия социально-экономического производства”, а также её определяют как “совокупность уникальных трудовых процессов при создании товаров и услуг, обеспечивающих обмен деятельностью в процессе жизнедеятельности человека и социального развития” [1].

Американские ученые К.Р.Макконнелла, С.Л.Брю выделяют инфраструктуру на уровне национальной экономики и определяют её как «основные объекты, предоставляемые государством (дороги, городские транспортные системы, водоочистные сооружения, муниципальное водоснабжение, аэропорт)», а также уточняют, что «инфраструктура – это услуги и устройства, необходимые для производства продукции для предприятия (водоснабжение, электроснабжение, вывоз отходов производства, транспортировка грузов, научно-исследовательские и проектно-строительные работы, финансовые и банковские услуги)" [9]. Они заявили, что создавать их за собственные средства дорого, поэтому их предоставляет государство и другие компании.

Проблемы взаимодействия производственного сектора с предприятиями, предоставляющими его услуги, возникли еще до появления термина «инфраструктура», что можно наблюдать в работах А. Хиршмана, Р.Нурке, П. Розенштейн-Родана, А. Янгсон. [2, 3, 4, 7]

По нашему мнению, с одной стороны, если мы изучаем инфраструктуру как систему, представляющую экономические возможности, то есть обеспечивающую условия для рыночных отношений, с другой стороны, необходимо отдельно изучать как экономические отношения, направленные при формировании товарно-денежных отношений между субъектами рынка.

Таким образом, в тесном взаимодействии с системой экономических отношений в процессе воспроизводства инфраструктурная сеть обеспечивает условия для развития и прогресса всех экономических операторов территории.

При определении инфраструктурного сектора необходимо обратить внимание на несколько его аспектов:

- формирует систему экономических отношений в системе оказания услуг;
- развитие и прогресс инфраструктуры во многих случаях зависит от уровня развития отрасли, которую она обслуживает, и наоборот;
- типы инфраструктуры зависят от обслуживаемого сектора;
- с развитием и прогрессом общества расширяются виды услуг инфраструктурной сети.

В целом инфраструктурный комплекс – это особая отрасль экономики и особая форма экономической деятельности, которая осуществляется на основе государственно-частного сотрудничества и при поддержке государства и используется для создания условий для социально-экономического развития. экономическое и технологическое развитие на глобальном, национально-региональном и корпоративном уровнях и будет ориентировано на улучшение. Социально-экономическое развитие означает не только рост ВВП, но и, прежде всего, удовлетворение материальных и социально-инновационных потребностей всех слоев общества.

Инфраструктурный комплекс представляет собой динамическую систему, поскольку его структура и виды изменяются в результате углубления общественного разделения труда и изменения системы управления экономикой, а также будут меняться в будущем в связи с появлением новых отраслей и видов деятельности.

В настоящее время в результате научных исследований сформирован ряд теоретических концепций инфраструктуры.[8]:

Концепция накладных расходов. Первые идеи, связанные с этой концепцией, исходили от шведского экономиста К. Виксея. Анализируя место производства в экономической системе, он разделил затраты, необходимые для развития сектора, обслуживающего производственные

процессы, на собственно производственные и социальные прибавочные расходы. Эту идею позднее рассмотрел в своей исследовательской работе Дж. Кларк, разделив накладные расходы на микро- и макроуровни.

Распределительная концепция инфраструктуры. Согласно этой концепции, инфраструктура представляет собой систему каналов распределения продукции в сфере обращения. Основы формирования этой концепции можно наблюдать в работах экономиста А. Шоу [5]. Исследуя проблемы рыночного распределения, он определил термин «рыночное распределение» как сферу обращения или торгово-распределительную систему, обеспечивающую связь между производством и потреблением.

Логистическая концепция инфраструктуры. Эта концепция исследует инфраструктуру как систему объектов, транспорта и технических средств, обеспечивающих движение продукции. Проблему распределения и движения продукции впервые обсуждал А. Шоу, затем Р. Дененхольц, Э. Смайк, Ф. Исследование проведено Моссманом и Р. Снайдером [10].

Маркетинговая концепция инфраструктуры. Уникальность концепции заключается в том, что инфраструктурная сеть исследуется как вид деятельности, способствующий формированию спроса на товары и услуги. Основы этой концепции были изучены в исследованиях американского экономиста А. Шоу.

Институциональная концепция инфраструктуры. Согласно этой концепции, рыночная инфраструктура представляет собой систему взаимодействующих субъектов данной сферы сделок, проявляющуюся в различных организационно-экономических формах и обеспечивающую торгово-экономическую связь между производством и потреблением. Первый институциональный подход к анализу рыночных процессов был

предложен Р. Вестерфилдом, изучавшим этот предмет как экономический инструмент развития английской экономики [6].

Чтобы глубже понять природу и содержание инфраструктурной сети, необходимо изучить ее классификационные формы, то есть состав и типы. Необходимость классификации инфраструктурной сети определяется:

во-первых, на основе группировки типов инфраструктуры, определяющей место не только отдельных видов, но и ее сетей в системе общественного воспроизводства;

во-вторых, изучить межотраслевые связи и на основе этого установить оптимальный баланс между основным производством и организациями и предприятиями, оказывающими ему услуги;

в-третьих, позволяет постепенно совершенствовать управление совокупностью взаимосвязанных сетей, обеспечивающих конечный результат.

Список использованных источников

1. Хамраева С. Н. Қишлоқ инфратузилмасини инновацион ривожлантириш. – 2017.
2. Hirschman A.O. The strategy of economic development. New Haven, 1958.
3. Nurkse R. Problems of capital formation in underdeveloped countries, Oxf., 1955.
4. Rosenstein-Rodan P.N. Notes on the theory of the «Big Push». Camb., 1957.
5. Show A. Some Problems in Market Distribution. Quarterly Journal of Economics, XXVI August 1912. - P . 703-765.
6. Wethersfield R. Middlemen in English Business // Transactions of the Connecticut Academy of Arts and Sciences, XIX New Haven, 1915.
7. Youngson A.J. Overhead capital. Edinb., 1967.

8. Инновационная инфраструктура регионального АПК : монография / В.Ф. Стукач, Е.М. Помогаев. – Омск : ООО ИПЦ «Сфера», 2007. – 10-12 с.

9. Макконелл Кэмпбелл Р., Брю Стенли Л. Экономикс: Принципы, проблемы и политика. В 2-х т. – М.: Республика, 1992. – 388 с.

10. Новоселов А.С. Рыночная инфраструктура региона: проблемы формирования и развития / А.С. Новоселов. – Новосибирск: ЭКОР, 1996. - 288 С.

11. Kh E. R., Khamraeva S. N., Sh F. S. Innovative development of agricultural infrastructure: problems and ways of its achievement //The phenomenon of market economy: from the origins to the present day. Partnership in the face of risk and uncertainty.-2020.--S. – С. 310-319.

12. Ергашев Р. Х., Хамраева С. Н. Теоретичні основи управління інноваційним розвитком інфраструктури села //Агроінком. – 2013. – №. 10-12. – С. 58-60.

13. Хамраева С. Основные направления инновационного развития инфраструктуры, обслуживающей животноводческую сеть //Экономика и инновационные технологии. – 2017. – №. 4. – С. 99-111.

14. Курбанов А.Б. РОЛЬ УСЛУГ В АГРАРНОМ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВЕ // Экономика и социум. 2023. №4-1 (107).