

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ И ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ВЫСШЕГО ТЕХНИЧЕСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ

УДК 332.1316

С. В. Киселев, С. В. Ткачев

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ВЗАИМОСВЯЗИ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ПАРАМЕТРОВ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА РЕГИОНА

Ключевые слова: общие условия общественного воспроизводства, факторы развития отраслей социальной инфраструктуры, экономический рост, классификация отраслей социальной инфраструктуры.

Авторы с критической точки зрения рассматривают современную классификацию факторов социальной инфраструктуры, влияющих на экономический рост региона, выявляют новые тенденции и закономерности, а также собственное видение факторов, стимулирующих и тормозящих развитие отраслей социальной инфраструктуры.

Keywords: General conditions of social reproduction, factors of development of branches of social infrastructure, economic growth, classification of branches of the social infrastructure.

Authors critically review current classification of factors of social infrastructure, affecting economic growth in the region, identify new trends and patterns, as well as their own vision of the factors stimulating and inhibiting the development of the social infrastructure.

Анализируя теоретические подходы к оценке взаимосвязи социальной инфраструктуры и параметров экономического роста региона целесообразно обратиться к богатому теоретическому наследию, оставленному в исследованиях К.Маркса относительно места и роли отраслей социальной инфраструктуры в общественном воспроизводстве. В теории общих условий общественного воспроизводства К.Маркс выделял собственно производство, как процесс непосредственного соединения личных и вещественных факторов, результатом которого являлась стоимость, содержащая прибавочную стоимость, и процесс обеспечения условий этого соединения, в процессе которого прибавочная стоимость только потребляется [1].

Эти общие условия характеризуются у К.Маркса тем, что обеспечивают непрерывность перехода «одной фазы процесса в другую» при этом не определяют внутреннего содержания производственного процесса, в то же время воздействуют на его результативность через ускорение оборота средств производства, посредством качества рабочей силы, а также являются результатом живого труда, как нечто особенное, отличное от производства средств производства [2].

Иначе говоря, К.Маркс рассматривает эти общие условия производства как материальные условия инфраструктурной деятельности, которые входят в инфраструктуру как в отрасль общественного воспроизводства. В связи с этим выделяется деятельность, направленная на «оживление» всеобщих средств труда посредством водо- и теплоснабжения, канализации, энергоснабжения, освещения, текущего ремонта и т.д. Инфраструктура не создает всеобщие средства труда, но обеспечивает их нормальное функционирование в качестве общих условий общественного воспроизводства. Любая сфера деятельности, выделившаяся в процессе общественного

разделения труда, создавая полезный эффект для других сфер, делает это и для себя [3].

Однако, что характерно, К.Маркс пишет: «Капитал как таковой - предполагая, что он имеется в нужном размере - будет сооружать дороги только в том случае, если сооружение дорог станет необходимо для производителей, в особенности для самого производительного капитала; станет для капитала условием получения прибыли» [4]. Другими словами, процесс создания общих условий общественного процесса производства выступает как процесс создания общих условий получения прибыли как параметра экономического роста. Данное утверждение в полной мере можно отнести и к социальной инфраструктуре, которая способствует экономическому росту (по К.Марксу – росту прибыли), а ее развитие обусловлено экономическим ростом, как основным условием развития индивида.

Таким образом, становясь общим условием экономического роста, социальная инфраструктура в условиях ярко выраженного рыночного характера производства подпадает под статус государственной собственности. Эту закономерность выявил еще Ф.Энгельс, который, рассматривая процесс капиталистического обобществления, писал, что «всякий общий интерес немедленно отрывался от общества, противопоставлялся ему как высший, всеобщий интерес, вырывался из сферы самодетельности членов общества и делался предметом правительственной деятельности, - начиная от моста, школьного здания и коммунального имущества какой-нибудь сельской общины и кончая железными дорогами, национальным имуществом и государственными университетами Франции» [5].

Однако в то время, выделяя инфраструктуру как всеобщие условия процесса общественного воспроизводства, К.Маркс не мог еще оценить ее роль в прибыли. Поэтому он акцентировал внимание

только на целесообразности выделения инфраструктурных подразделений в системе общественного воспроизводства. Однако он не включал в категорию «совокупный продукт и его стоимость» результаты деятельности социальной инфраструктуры, не создающие, по его мнению, вещественных благ. Поэтому, исходя из теории К.Маркса, было невозможно сделать вывод о зависимости материально-вещественного производства от результатов функционирования отраслей социальной инфраструктуры, тем более их измерить.

Более того, как отмечают ряд исследователей, чтобы определить, какая конкретно деятельность входит в состав социальной инфраструктуры, необходимо рассмотреть ее как диалектическое единство процессов обеспечения общих условий потребления личного фактора производства (функциональный аспект, связанный с «производством вообще») и развертывания производственных отношений в процессе функционирования и развития данной экономической системы [6].

Таким образом, теория прибавочной стоимости К.Маркса не исключает наличие услуг, обеспечивающих условия процесса общественного воспроизводства, которые являются составным элементом необходимого продукта, включаются в стоимость совокупного общественного продукта, однако в натурально-вещественном составе последнего не присутствуют, а проявляются в виде услуг социальной инфраструктуры.

Однако, современная экономика существенно отличается от экономики периода исследований К.Маркса и, прежде всего, структурными соотношениями фаз общественного воспроизводства, когда в отличие от «марксовской» экономики, где доминировала фаза материально-вещественного производства, в современной экономике на ее долю приходится наименьшая часть. Отрасли социальной инфраструктуры из «накладного капитала» или условия процесса общественного воспроизводства превратились в самостоятельный вид экономической деятельности, занимающий значительно большую долю в валовом национальном продукте и валовом национальном доходе, по сравнению с «материально-вещественной» фазой производства. Отрасли социальной инфраструктуры сегодня доминируют как в валовом внутреннем продукте, так и в численности занятого в них трудоспособного населения, темпах роста прибыли, объемах капитальных вложений, уровне инновационной активности.

Большинство отечественных экономистов, в том числе Аброскин А.С., Балацкий Е.Н., Белоусов А.Р., Веселкова И.Н., Дегтярев А.Н., Киселев С.В., Комаров Ю.М., Кондратьев В.Б., Кокурин Д.И., Назин К.Н., Котлярова С.Н., Ли В.А., Суворова А.В. отмечают в своих исследованиях, что долговременный экономический рост отечественной экономики закономерно требует крупных инвестиционных вложений в социальную инфраструктуру. Об этом свидетельствует опыт таких активно развивающихся стран, как Китай, который сегодня ежегодно инвестирует в основные отрасли социальной инфраструктуры до 8% ВВП, Индия – 4%, в то время как

отечественные инвестиции в эту сферу не превышают сегодня 1,5% и продолжают снижаться [7].

В приведенных в таблице 1 данных можно явно проследить тенденцию к снижению абсолютных объемов инвестиций в основные отрасли социальной инфраструктуры. Так, за период с 1990 по 2011 годы динамика ввода в действие объектов социальной инфраструктуры в России существенно сократилась. Так, если в 1990 году было введено школьных учреждений на 514,6 тыс. мест, то в 2011 году – только на 66,4 тыс. мест, что меньше почти в 8 раз. Если в 1990 году было введено дошкольных учреждений на 225,1 тыс. мест, то в 2011 году – только на 23,9 тыс. мест, что также меньше почти в 10 раз. Еще более удручающая динамика прослеживается по вводу учреждений профессионального образования, ежегодный ввод которых за этот же период сократился почти в 13 раз.

Аналогичная картина прослеживается и с ежегодным вводом инженерных объектов социальной инфраструктуры, включая водопроводные, канализационные и тепловые сети.

Таблица 1 - Динамика ввода в действие объектов социальной инфраструктуры в России в период с 1990 по 2011 годы

| | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2008 | 2010 | 2011 |
|---|-------|-------|-------|------|------|------|------|
| Водопроводные сети, тыс. км | 7,5 | 2,6 | 1,4 | 1,5 | 2,0 | 2,0 | 2,1 |
| Канализационные сети, тыс. км | 0,9 | 0,5 | 0,2 | 0,1 | 0,3 | 0,1 | 0,2 |
| Тепловые сети, тыс. км | 1,5 | 0,5 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,2 |
| Школьные здания, тыс. мест | 514,6 | 218,1 | 117,3 | 73,8 | 68,2 | 65,1 | 66,4 |
| Дошкольные учреждения, тыс. мест | 225,1 | 28,9 | 7,4 | 5,2 | 28,4 | 25,4 | 23,9 |
| Учреждения профессионального образования, тыс. мест | 14,4 | 3,5 | 0,6 | 0,3 | 1,3 | 1,4 | 1,7 |

Источники: составлено автором на основе официальных статистических данных.

Безусловно, мировой финансовый кризис еще больше привлек внимание экономистов всего мира к проблемам роли социальной инфраструктуры в устойчивом и долговременном экономическом росте, что, безусловно, доказывает высокую эффективность инвестиций в социальную инфраструктуру как доминирующего фактора экономического роста. Доказательством этого, является перераспределение

параметров занятости экономически активного населения из отраслей «банкротов» в отрасли социальной инфраструктуры, например, связь, образование, здравоохранение и связанные с ними смежные отрасли, обеспечивающие их развитие, как, например, производство медицинского оборудования, их программного обеспечения, активно развивающийся сектор частных компаний, оказывающих широкий спектр жилищных и коммунальных услуг.

Безусловно, жесткое разделение отраслей социальной и производственной инфраструктуры не оправданно. В современной экономике достаточно трудно однозначно разделять эти сектора. Так, например, сегодня невозможно отделить здравоохранение от медицинской промышленности, информационных технологий, программных средств и рынка медицинского оборудования.

Поэтому в данном вопросе мы будем придерживаться наиболее аргументированной по нашему мнению точки зрения, изложенной Д.И.Кокуриным и К.Н.Назиным в своей монографии «Формирование и реализация инфраструктурного потенциала экономики России» [8], на основании изложенных в ней доводов представляется целесообразным включать в сферу социальной инфраструктуры следующие отрасли:

- производство и распределение электроэнергии, газа и воды;
- транспорт (пассажирский) и связь;
- образование;
- здравоохранение;
- предоставление социальных услуг.

Данное подразделение оправданно и со статистической точки зрения, так как позволяет использовать адекватные и измеряемые статистическими методами экономические параметры этих видов экономической деятельности, являющихся, одновременно, отраслями социальной инфраструктуры.

Современные статистические методы позволяют выделить два основных метода оценки (измерения) параметров социальной инфраструктуры, к которым официально относятся натуральный метод и стоимостной. По вполне понятным причинам при анализе параметров социальной инфраструктуры используется стоимостной метод, как единственный метод, позволяющий сопоставлять измеряемые единым инструментом и в сопоставляемых единицах процессы и объекты.

Спектр применения натуральных показателей достаточно узок и не позволяет проводить аналитические сопоставления между различными отраслями социальной инфраструктуры, также между другими отраслями экономики.

Анализируя исследования Е.Н. Жильцова, С.В.Киселева, В.Б.Кондратьева, И.М. Погосова, В.П. Савченко, И.А. Соломки, Л.И. Ткачука, С.И. Яковлевой, можно сформулировать основные факторы социальной инфраструктуры, оказывающие влияние на долговременный экономический рост, к которым относятся:

- непосредственное стимулирующее воздействие на производственный сектор экономики;

- непосредственно тормозящее воздействие на производственный сектор экономики;

- стимулирование синергетического эффекта взаимодействия различных отраслей производственного сектора экономики;

- стимулирование эффекта мультипликатора инвестиционного спроса;

- инструмент экономической политики, позволяющий стимулировать и ограничивать развитие, как самих отраслей социальной инфраструктуры, так и смежных отраслей экономики в целом.

Так, адекватное развитие энергетических сетей, пассажирского транспорта и связи, учреждений здравоохранения и образования, научные исследования и разработки могут оказывать непосредственное стимулирующее воздействие на производственный сектор экономики.

В свою очередь, неразвитость системы инженерных сетей коммунального хозяйства, пассажирского транспорта, учреждений профессионального образования может оказать существенное тормозящее воздействие на производственный сектор экономики.

При этом адекватное развитие вышеуказанных отраслей услуг социальной инфраструктуры, их своевременная модернизация может оказать значительное влияние на снижение производственных затрат на промышленных предприятиях, в то время как их неразвитость или отсутствие может поставить под угрозу вообще рентабельное функционирование самих предприятий в целом. Эти факторы в свое время послужили стимулом к возникновению, например, ведомственных учреждений здравоохранения и образования, которые создавались внутри отраслей производственного сектора как реакция на отсутствие адекватных государственных услуг в этих отраслях социальной инфраструктуры.

Развитие современной системы диспансеризации в здравоохранении, направленной преимущественно на выявление на ранней стадии онкологических заболеваний, по оценкам специалистов, непосредственно повлияло на рост производительности труда в таких отраслях, как угольная, промышленность строительных материалов, добывающая промышленность в среднем на 10% [14].

Сегодня, очевидно, что возможности современной медицины, образования, позволяют существенно поднять уровень накопления человеческого капитала, который, в свою очередь, стимулирует синергетический эффект взаимодействия различных отраслей производственного сектора экономики.

Строительство высокотехнологичных медицинских центров сопровождается значительными инвестициями в строительство, промышленность строительных материалов, реконструкцию энергетических мощностей, вызывая тем самым эффект «мультипликатора» в таких отраслях, как нефтехимия, нанотехнологии, электроника, фармацевтика, информатика, телекоммуникации и многих других.

И конечно, важнейшим фактором, оказывающим влияние на долговременный экономический рост, является социальная инфраструктура, как инструмент экономической политики, позво-

ляющий стимулировать и ограничивать развитие, как самих отраслей социальной инфраструктуры, так и смежных отраслей экономики в целом. Так, развивая систему национальных исследовательских университетов государство, тем самым, формирует благоприятную среду для развития малого вузовского инновационного предпринимательства, как одной из приоритетных задач экономической политики в целом. А процесс постепенного сокращения участия федерального правительства в отдельных отраслях региональной социальной инфраструктуры, например, пассажирского автомобильного транспорта, значительно стимулирует частных предпринимателей к вхождению в этот бизнес, решая тем самым две задачи: сокращение расходов федерального бюджета и стимулирование частного предпринимательства в регионах и городах страны.

Безусловно, что взаимосвязь между экономическим ростом и параметрами развития отраслей социальной инфраструктуры носит обоюдный, не односторонний, а встречный характер. Понятно, что ускорение экономического роста закономерно вызовет к жизни процессы активизации тех или иных отраслей социальной инфраструктуры, стимулировать появление новых видов услуг, отвечающих современному этапу и характеру экономического роста. Так, например, активизация процессов инновационной деятельности в различных отраслях экономики, строительство технопарков и бизнес-инкубаторов, инициированное правительством России, вызвало к жизни необходимость разработки специальных образовательных программ по инновационному менеджменту и введению их в учебные курсы в крупнейших национальных исследовательских университетах страны.

Исходя из этого, государственная политика в сфере отраслей социальной инфраструктуры, по мнению ряда специалистов [8], должна учитывать следующие основные факторы:

- допустимые и целесообразные границы и пределы развития государственного и частного секторов в отраслях социальной инфраструктуры;
- выбор наиболее эффективных форм финансирования проектов развития отраслей социальной инфраструктуры;
- рациональное территориальное размещение объектов социальной инфраструктуры;
- определение уровня эффективности и необходимости нового строительства или реконструкции объектов социальной инфраструктуры.

Так, допустимые границы участия государства и частного бизнеса в функционировании отраслей социальной инфраструктуры достаточно подробно и широко исследуются отечественными экономистами. Достигнуто единодушие большинства из них в отношении отраслей «естественной монополии», которые должны принадлежать или контролироваться государством. К этим отраслям традиционно относятся коммунальные услуги, электроэнергетика, канализация и водоснабжение, где участие частного предпринимательства объективно не целесообразно по причинам высокого уровня социальной значимо-

сти этих отраслей социальной инфраструктуры, а также их нерентабельности.

С другой стороны, опыт последних лет достаточно убедительно свидетельствует о том, что частное предпринимательство не всегда эффективно и социально необходимо в здравоохранении и образовании. Статистика последних лет свидетельствует об отсутствии роста числа частных медицинских и образовательных учреждений. Российская специфика, сложившаяся за долгие годы советского наследия, наиболее адекватна, как показывает практика, к государственным системам здравоохранения и образования. Опыт функционирования отечественного здравоохранения в этом отношении наиболее убедителен, когда лечебные учреждения принадлежат федеральным, региональным (читай государственным) и муниципальным органам власти, оплату медицинской помощи им осуществляют негосударственные (читай частные) медицинские страховые организации, а сбором денежных средств как с работающего, так и с неработающего населения занимаются внебюджетные фонды, правовой статус которых до сих пор однозначно не определен. В результате мы имеем отсутствие мотивации у лечебных учреждений и врачей к снижению заболеваемости населения, так как чем больше население будет болеть – то есть обращаться в лечебные учреждения – тем больше у последних будет денежных средств, которые они получают за каждого обратившегося к ним пациента. Вот почему централизация собственности и источников финансирования медицинской помощи в одних государственных руках приведет к снижению затрат на здравоохранение, доля которого в России достигла почти 40% всех расходов отраслей социальной инфраструктуры [13].

Однако, доля затрат на здравоохранение в России существенно отстает от аналогичных параметров развитых стран, несмотря на огромные государственные долги в США и кризис практически всей экономики Европы. Так, в 2011 году доля общих затрат на отечественное здравоохранение составила 4,2% от ВВП, что в 3,3 раза меньше этой доли в США (14% от ВВП), в 2,1 раза меньше, чем в странах Европейского союза (около 9%) и в 1,4 раза меньше, чем в странах Восточной Европы и Балтии. По данным независимых экспертов Всемирной организации здравоохранения с учетом паритета покупательной способности доллара США, если в 1991 году совокупные расходы в здравоохранении на одного жителя России составляли 350 долларов США, в 2000 году – 240 долларов США, то в 2011 году – 190 долларов США [9].

При этом, в среднем по России в настоящее время 40% лечебных учреждений размещены в приспособленных помещениях, 12% зданий находятся в ветхом состоянии, а средняя площадь на одну койку составляет 3,7-4,3 кв. метра при нормативе в 7 кв. метров.

Все это с объективной необходимостью свидетельствует о состоянии острой инвестиционной потребности в отраслях социальной инфраструктуры. Так, по данным экспертов, если Китай, начиная с 2000-х годов, ежегодно инвестирует в отрасли со-

циальной инфраструктуры 7-8% ВВП, Индия – 3-4%, то инвестиции России в проекты социальной инфраструктуры не превышают 1,5 %, находясь на уровне стран Латинской Америки [10]. При этом необходимо отметить, что инвестиции в проекты развития и модернизации отраслей социальной инфраструктуры на практике доказали свою высокую эффективность и прямое воздействие на процессы ускорения экономического роста. По оценкам экспертов, каждый миллиард долларов, инвестируемый в социальную инфраструктуру, создает напрямую 15 тыс. рабочих мест и примерно 30 тыс. дополнительных рабочих мест в смежных с социальной инфраструктурой отраслях, а ежегодные объемы этих инвестиций в отрасли социальной инфраструктуры России должны составлять не менее 15-18 млрд. долларов.

При проведении исследований в области оценки влияния услуг отраслей социальной инфраструктуры на параметры экономического роста региона или страны в целом, необходимо помнить, что социальная инфраструктура, в свою очередь, является составляющим элементом всего национального или регионального хозяйственного комплекса, составляющей его функциональной и территориальной структур. Так, если функциональная структура отражает состав и соотношение совокупности объектов, выполняющих определенный перечень работ и услуг, то территориальная структура представлена различными формами пространственного сосредоточения социальных и инженерных объектов социальной инфраструктуры. Именно поэтому исследования специалистов в области региональной экономики имеют существенное значение для комплексной и адекватной оценки эффективности отраслей социальной инфраструктуры.

Поэтому такие специалисты в области региональной экономики, как Алисов А.Н., Воронин А.Г., Гаврилов А.И., Гринберг Р.С., Кистанов В.В., Копылов П.В., Краснопольский Б.Х., Лексин В.Н., Швецов А.Н. и другие рассматривают социальную инфраструктуру, как комплекс обслуживающих отраслей, который трактуют с точки зрения макроэкономической модели всего хозяйственного комплекса. Исследование комплекса объектов и комплекса отраслей взаимосвязано, поскольку связи отраслей на упомянутом уровне отражаются во взаимосвязях объектов, входящих в конкретную территориальную систему. В пределах отраслей решаются кардинальные проблемы развития социальной инфраструктуры, в частности, повышение социально-экономической эффективности процессов предоставления услуг, без чего невозможно предложить оптимальную стратегию развития локализованных на определенной территории объектов [11].

Более того, существует территориальная общность в размещении объектов социальной инфраструктуры и проживания населения. Система расселения непосредственно обуславливает территориальную организацию социальной инфраструктуры, которая локализуется в поселениях, где происходит жизнедеятельность людей, или является средством преодоления расстояний. Поэтому как

территориальная подсистема хозяйственного комплекса, тесно связанная с системой расселения, социальная инфраструктура является иерархическим образованием, включающим:

- внутригосударственную или магистральную (единого хозяйственного комплекса);
- региональную (региональных хозяйственных комплексов – экономического района, экономической зоны, области, административного района, территориально-производственного комплекса, промышленного узла и т. п.);
- локальную (отдельных поселений сельского и городского типа) [12].

В основе принципов размещения объектов социальной инфраструктуры лежат базовые принципы формирования территориально-производственных комплексов, которые обуславливают наличие и необходимость такого важнейшего фактора процесса производства, как трудовые ресурсы соответствующего вида и квалификации, а также регулирования миграционных процессов.

Специфик основных отраслей социальной инфраструктуры обуславливает, также их комплексное и максимально доступное наличие в рамках не только территориально-производственных комплексов, но городов и поселков.

Все это в совокупности формирует понятие эффективности социальной инфраструктуры, которая определяется показателями развития общества в целом, рабочей силы и индивидов, что опосредованно способствует экономическому росту. Поэтому эффективная с позиций целенаправленности на экономический рост, социальная инфраструктура, теоретически и на практике должна однозначно соответствовать совершенствованию и росту человеческого капитала, когда только в единстве этих двух однонаправленных векторов развития, возможно говорить и влиянии социальной инфраструктуры на параметры экономического роста того или иного территориального образования.

В связи с этим необходимо отметить, что экономический рост и развитие социальной инфраструктуры далеко не всегда однонаправленные явления отечественной и мировой экономики. Мы не раз бываем свидетелями реализации проектов экономического роста в ущерб развитию отдельных отраслей социальной инфраструктуры, таких как образование, здравоохранение, коммунальные услуги. В то же время развитие социальной сферы, строительство объектов социальной инфраструктуры, бюджетные расходы на социальное обслуживание тормозят развитие экономики, ее инновационную активность, сокращают инвестиции в перспективные с точки зрения доходов экономические проекты. Эта грань, вернее ее ощущение и понимание, ее оценка является высшей точкой эффективности государственной социально-экономической политики, потому что неправильно выбранные приоритеты могут иметь пагубные последствия как для того, так и для другого направления социально-экономического роста.

Поэтому формирование и развитие социальной инфраструктуры, ее территориальная организа-

ция, структурное строение, уровень внутриотраслевой приоритетности на каждом конкретном этапе экономического развития должна соответствовать следующим критериям:

- сбалансированность отраслей социальной инфраструктуры с другими, прежде всего, приоритетными (бюджетообразующими) отраслями регионального хозяйственного комплекса;

- поддержание территориальных и отраслевых пропорций между отраслями социальной инфраструктуры;

- обеспечение сбалансированных параметров развития отраслей социальной инфраструктуры с численностью и демографической структурой проживающего на территории региона населения.

Обеспечение указанных параметров формирования и развития отраслей социальной инфраструктуры должно обеспечиваться стратегией ее развития и модернизации, которая должна являться одним из основных законодательных или нормативных документов, обеспечивающих уровень и структуру приоритетности в развитии тех или иных отраслей социальной инфраструктуры. Исходя из чего, для каждого региона при разработке этой стратегии одними из наиболее важных проблем будут являться проблемы выбора приоритетов, поиск источников их финансирования и выбор оптимальной модели развития региона. От качества и комплексности разработанной стратегии развития отраслей социальной инфраструктуры в значительной степени будут зависеть, как параметры роста экономики региона, так и параметры качества жизни его населения.

Литература

1. Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд., т. 46, ч. II, с. 386.
2. Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд., т. 24, с. 63-64.
3. Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд., т. 46, ч. II, с. 27.
4. Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд., т. 20, с. 289.
5. Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд., т. 24, с. 198.
6. Дурцева А.Г. Социальная инфраструктура общественного воспроизводства и ее особенности в террито-

риально-производственных комплексах. дисс. ...канд. экон. наук, Москва, 1985.

7. Кондратьев В.Б. Инфраструктура как фактор экономического роста // www.perspektivy.info: сайт Фонда исторической перспективы. 2010.
8. Кокурин Д.И., Назин К.Н. Формирование и реализация инфраструктурного потенциала экономики России. Монография. – М.: Издательство «Транслит», 2011. – 336.
9. Салтман Р.Б., Фигейрас Дж. Реформы системы здравоохранения в Европе. Анализ современных стратегий: Пер. с англ. – М.: ГЭОТАР МЕДИЦИНА, 2000. – 432 с.
10. Shuster S. Russia faces infrastructure Catch-22. Reuters, September 2008.
11. Воронин А.Г. Муниципальное хозяйствование и управление: проблемы теории и практики / А.Г.Воронин. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 176 с.
12. Кистанов В.В. Региональная экономика России / В.В. Кистанов, П.В. Копылов. М.: Финансы и статистика, 2002. - 584 с.
13. Киселев С.В., Даминов М.Р. Специфика функционирования регионального рынка частных медицинских услуг / Вестник Казанского технологического университета, 2010.-№ 2.-С.384-389.
14. Киселев С.В., Краснов А.В., Нугуманова Г.Р. Методика расчета экономической эффективности территориальной централизации муниципального сектора регионального рынка медицинских услуг / Вестник Казанского технологического университета. – 2013. – Т.16. - № 2. – С. 298-301.