

## **РОЛЬ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ТЕРРИТОРИАЛЬНОМ РАЗВИТИИ**

**ДЬ. КРАЙКО—ЙОЛАН П. АБОНИ**

В настоящем периоде развития народного хозяйства Венгрии происходило значительное изменение во внешних внутренних условиях экономического подъема. Закончившись экстенсивный этап экономического развития на первый план выдвигалось повышение эффективности, поличаемое в первую очередь из выявления внутренних ресурсов. Важным средством повышения эффективности народнохозяйственного уровня является преобразование — рационализация — структуры разных уровней. К этой тематике принадлежат сложные чрезвычайно разветвленные вопросы, из числа которых собираемся рассматривать только главные черты территориальных и временных изменений в макроструктуре.

Анализ производится с той точки зрения, чтобы ответить на вопрос, какие отношения создались между промышленностью и инфраструктурой, или сельским хозяйством и инфраструктурой в процессе развития после освобождения страны.

Прежде всего необходимо определить принятое нами понятие инфраструктуры, так как оно и по содержанию и по комплексу является и сегодня изменяющейся категорией, даже и в отдельных странах имеются значительные различия в понимании этого термина между специалистами. Уточнение целесообразно и потому, что употребленные определения приближаются к понятию с разных сторон. В большинстве определений содержится то, что инфраструктура есть совокупность оборудования, устройств, сооружений и обстановок, далее и их действия, обеспечивающих соответствующее функционирование данной области народного хозяйства.

В течение работы принято нами следующее определение: под инфраструктурой понимается совокупность общественных и экономических деятельности, в первую очередь, система условий в общем, вне предприятий, в окружающей среде, необходимых для общественного процесса воспроизводства, именно, система общих необходимых социальных, экономических и существующих в данном состоянии природных условий. Активизировавшись эти условия проявляются в форме коммунальных обслуживаний, или в форме обслуживаний, обеспеченных предприятиями, учреждениями и организациями соответствующего характера (МАТЪЯШ ТИМАР).

Рассмотрение связи инфраструктуры с главными отраслями производительной сферы является чрезвычайно актуальным в настоящее время не только потому, что влияние инфраструктуры на размещение и развитие промышленности, и на развитие сельского хозяйства станет все больше и больше извест-

ным, но и потому, что динамическое развитие инфраструктуры, в первую очередь производительной, является крайней необходимостью для следования желаемому темпу экономического развития. Настоящее быстрое развитие инфраструктуры обосновалось и тем, что после освобождения страны в экстенсивном периоде инфраструктурное развитие было подчинено в некоторой степени потребностям в капитале производительной сферы. Имея в виду, что отставание в уровне развития инфраструктуры от целого комплекса хозяйства в течение долговременного периода могло тормозить эффективность, в настоящее время наиболее важными вопросами являются: оценка территориального базиса инфраструктуры, выявление ее ресурсов и рассмотрение многостороннего влияния инфраструктуры, в том числе диалектического взаимоотношения между инфраструктурой и размещением промышленности или развитием сельского хозяйства.

Венгрия — как большинство социалистических стран — принадлежит к типу «последующего развития» по инфраструктуре, это значит, что развитие промышленности значительно превышает развития инфраструктуры (и во время предшествует ему).

В дальнейшем конкретно анализируются наиболее важные черты в соотношении между развитием инфраструктуры и развитием производительной сферы на основе некоторых характерных показателей.

Считаем целесообразным приближение к этому вопросу со стороны живой работы (таблица I).

Таблица I  
Некоторые характерные показатели развития первичного, вторичного и третичного секторов

Год	Число занятых в			Число занятых в		
	первичном	вторичном	третичном	первичном	вторичном	третичном
	секторах на тысячу активных самодельцев			секторах на тысячу жителей		
1950	224.6	519.8	255.6	99.3	229.7	113.0
1955	297.6	436.8	265.6	136.2	199.9	121.6
1960	340.3	389.1	270.6	161.7	185.0	128.6
1965	402.8	297.3	299.9	184.7	136.3	137.5
1970	431.9	263.7	304.4	208.4	127.2	146.9
1975	439.2	227.5	333.4	212.5	110.1	161.3
1976	435.1	223.1	341.7	209.6	107.5	164.6
1977	429.1	218.9	352.0	205.3	104.7	168.4

Как видно из первой таблицы число занятых в сельском хозяйстве на тысячу активных самодельцев с 1950 года непрерывно — хотя в меняющемся темпе — понижается. В этот же период соответствующий показатель промышленности и строительной промышленности повышался до 1976 года, а потом понизился. Здесь надо упомянуть, что в последние годы (в годы между экстенсивным и интенсивным этапами) этот показатель характеризуется более медленным темпом роста. Число занятых в третичных отраслях на тысячу активных самодельцев постоянно повышалось, степень роста выделилась в первые годы 60-х годов и

после 1975 года. Более быстрый рост в последний период обусловился меньшим размером релятивной занятости в сельском хозяйстве и в промышленности.

На рисунке 2 показано отражение числа занятых на тысячу жителей по вышеупомянутым отраслям. Разница — по понятным причинам — минимальна.

Далее рассмотрено отношение между числом занятых в промышленности и в сельском хозяйстве на тысячу активных самодельцев и соответствующим показателем третичного сектора во время трех переписей населения (в 1949 г., в 1960 г. и в 1970 г.). Результаты представлены на рисунке 3. Рисунок характеристически показывает, что корреляционное значение между относительными числами промышленности и третичного сектора понизилось от 1949 года до 1970 года. Темп понижения от 1949 года до 1960 меньше ( $r = +0,69$  и  $r = +0,52$ ), чем

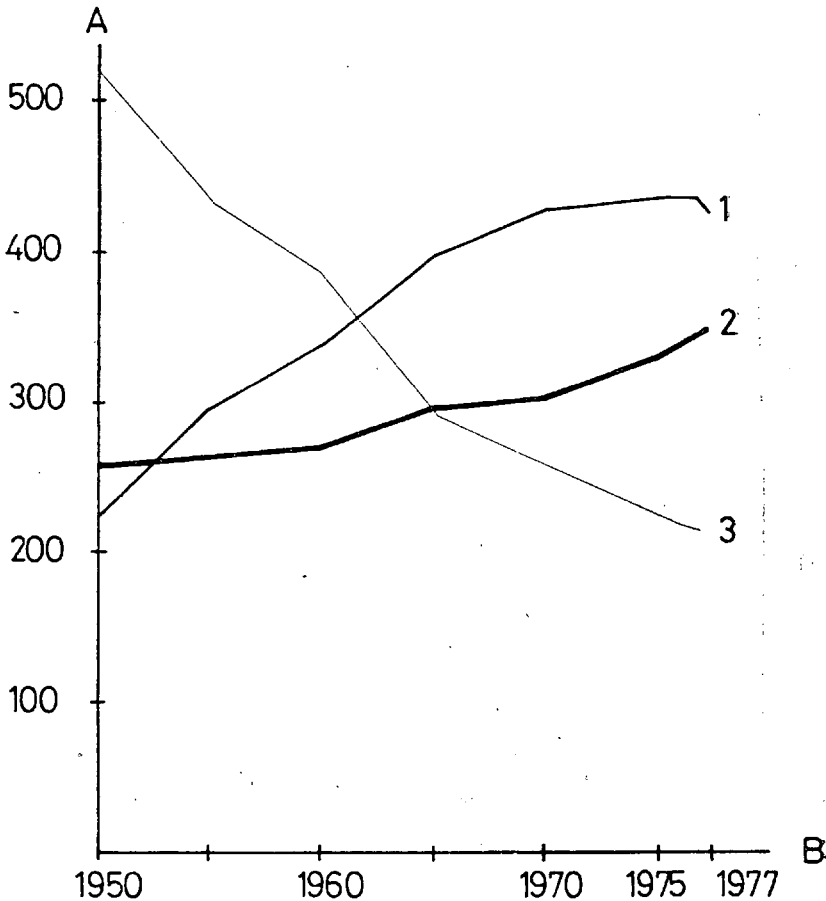


Рис. 1. Изменение числа занятых в промышленности и строительной промышленности, в сельском хозяйстве и в третичных отраслях на тысячу активных самодельцев

А: лицо В: годы

1: промышленность и строительная промышленность

2: третичные отрасли 3: сельское хозяйство

от 1960 года до 1970 года ( $r = +0,52$  и  $r = -0,26$ ). Это явление связано, в первую очередь, с реализацией решения партии и правительства, направленных на территориальную децентрализацию промышленности, на развитие промышленности вне столицы.

Отношение между показателями сельского хозяйства и третичного сектора тоже имеет снижающуюся тенденцию, на основе этого можно обнаружить, что

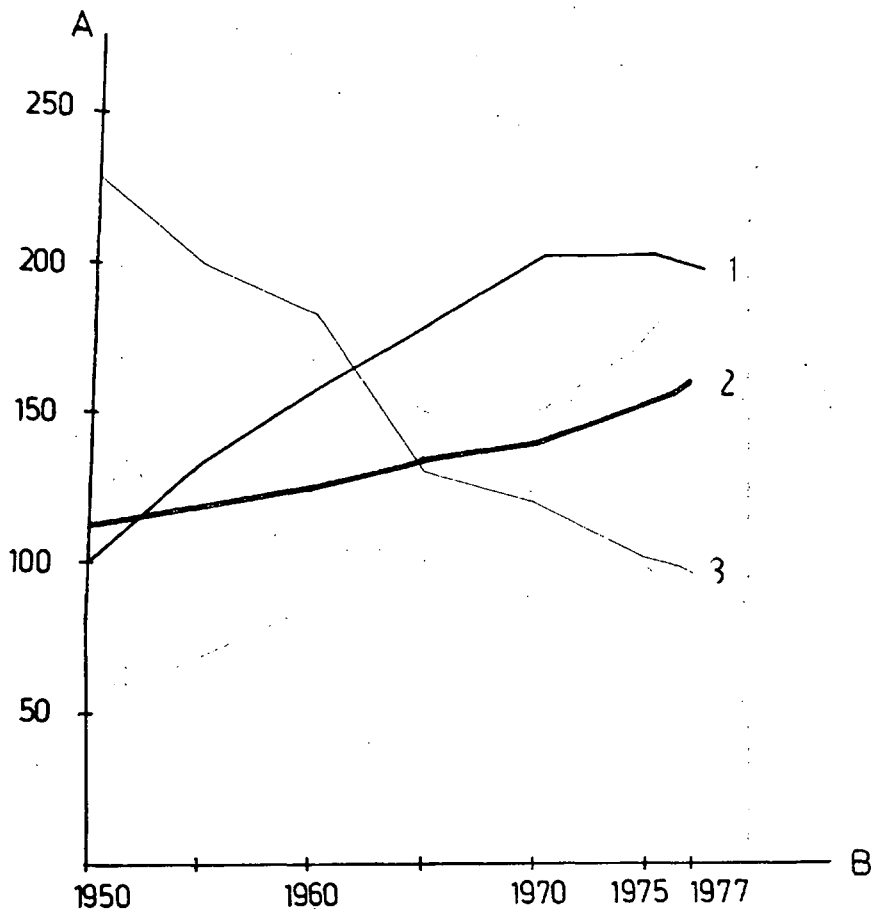


Рис. 2. Изменение числа занятых в промышленности и строительной промышленности, в сельском хозяйстве и в третичных отраслях на тысячи жителей  
 А: лицо В: годы  
 1: промышленность и строительная промышленность  
 2: третичные отрасли 3: сельское хозяйство

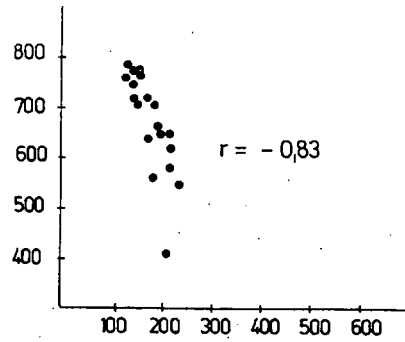
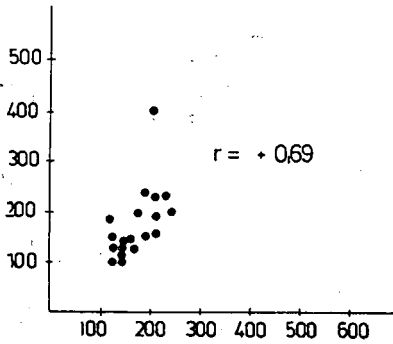
темп изменения от 1960 года до 1970 года был значительно быстрее (значение было в 1949 г.  $-0,83$ ; в 1960 г.  $-0,69$ , а в 1970 г.  $+0,13$ ).

Показатели числа занятых в промышленности, в сельском хозяйстве и в третичном секторе на тысячу активных самодельцев в 19 комитатах следующие:

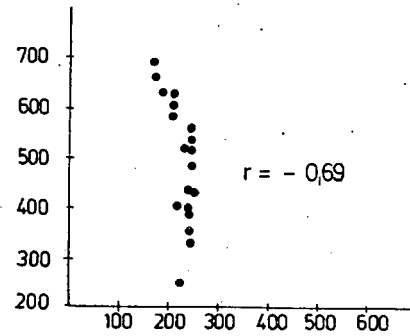
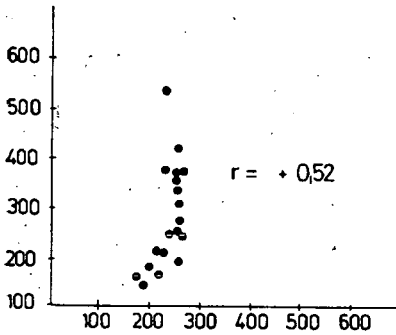
Таблица 2

На тысячу активных са- модельцев число занятых в	в 1949 г.	в 1960 г.	в 1970 г.
промышленности	72.1	99.8	82.4
сельском хозяйстве	94.8	119.0	76.5
третичных отраслях	32.4	26.3	22.1

1949



1960



1970

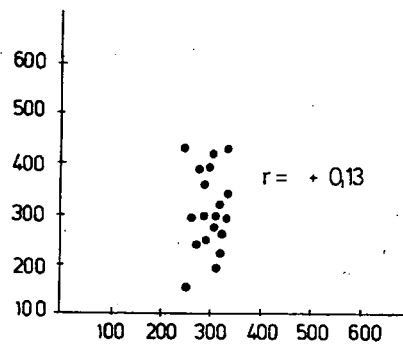
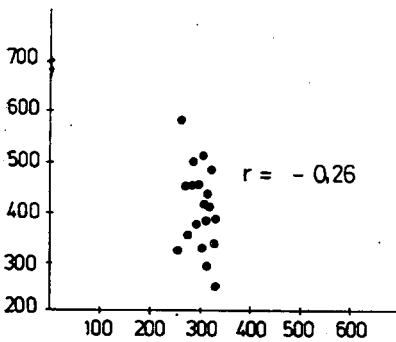


Рис. 3. Отношение главных отраслей производительной сферы к третичному сектору по числу занятых на тысячу активных самодельцев

На основе данных таблицы 2 хорошо видно, что значения «б» показывают понижающуюся тенденцию в рассмотренный период. С расширением горизонта времени размер понижения все еще усиливается. Заметим, что в то же время показатели как и промышленности, так и сельского хозяйства представляют возрастающую дифференциацию по территориям, которые к 1970 году взяли направление на нивелирование. Понижение территориальной дифференции между комитатами по доле занятых в третичном секторе внутри количества активных самодельцев объясняется общественными и экономическими причинами. Общественные причины имеют связь с особенностями социальной инфраструктуры, влияющими в первую очередь, на жизненный уровень, а экономические причины связываются с вопросами планомерного и пропорционального развития и политики территориального развития. Но косвенным путем элементы социальной инфраструктуры тоже играют роль в развитии хозяйства благодаря рабочей силе.

Известно, что в реализации постепенного приближения дифференцированного уровня жизни населения различных территорий выделенную роль принадлежит инфраструктуре. В осуществлении этой значительной цели вместо видимой ведущей роли социальной инфраструктуры приоритет имеет производительной ведущей роли социальной инфраструктуры приоритет имеет производительная инфраструктура. Первичность технической инфраструктуры основывается, в первую очередь, на особенностях развития производительных сил. Этим объясняется и тот факт, если соотношения гетерогенных элементов собирательной категории инфраструктуры рассматриваются отдельно в связи с ее уровнем экономического развития (или с экономическим подъемом), тогда более тесную связь показывают элементы производительной инфраструктуры.

Развитие инфраструктуры в соответствии с другими отраслями целесообразно рассматривать с точки зрения мертвой работы на основании инвестиционной деятельности. Известно, что инфраструктура Венгрии до освобождения была очень отсталой. В динамической инвестиционной деятельности после освобождения страны инфраструктура в течение времени получила изменяющееся значение.

Во время восстановления страны сразу после освобождения и в периоде обоснования социалистической индустриализации сравнительно большую роль играли и инфраструктурные инвестиции.

Позже (с первой пятилетки) для нашей инвестиционной деятельности характерным было стремление преобразовать аграрно-индустриальное хозяйство в индустриально-аграрное государство. Эта цель влияла отрицательно на развитие инфраструктуры, требуемое значительного капиталовложения, так как развитие инфраструктуры было подчинено потребностям в капитале производительных отраслей. В общем можно сказать, что в процессе инвестиций более значительная роль третичного сектора осуществлялась за счет сельского хозяйства и обратно. Например, с конца 1950-х годов, окончившись социалистическое преобразование сельского хозяйства, роль сельскохозяйственных инвестиций возросла внутри инвестиций в социалистическом секторе, а инфраструктура снова отодвинулась на второе место. Позже (в середине 60-х годов) всесторонняя «жажда к инвестициям» провела к напряжениям. Пока, например, до 1969 года инвестиции в промышленности представили 40—46 %, потом эта доля понизилась под 40 %. В то же время инфраструктурные инвестиции развивались

динамичнее обычного. Но большой подъем не мог уравнивать бывшие диссонансы в профиле инфраструктуры. Положение стало более трудным и сложным вследствие возрастающей разницы между инфраструктурным обслуживанием и потребностью в нем общества.

В периоде 1971—1975 гг. внутри накопленных инвестиций, реализованных в социалистическом секторе к инфраструктуре принадлежало 44 % подразделения которого по классическим инфраструктурным отраслям показано в следующей таблице:

Таблица 3

Название	%
Производительная инфраструктура	55,0
Электроэнергетическая связь	6,4
Водное хозяйство	11,6
Торговля	8,4
Транспорт — связи сообщения	28,6
Непроизводительная инфраструктура	45,0
Медицинское и социальное обслуживание	3,2
Личные обслуживания и жилищное хозяйство	27,5
Административные и другие обслуживания	6,3
Культурные обслуживания	8,0

Развитие единой системы инфраструктуры Венгрии отстает от капиталистических стран подобного уровня экономического развития в производительных инфраструктурных отраслях. Так как достаточного капитала для соответствующего развития инфраструктурных отраслей у нас нет в распоряжении, нам надо установить порядок в их рахвитии. В установлении этого порядка надо принимать во внимание эффективность и еще много других (например социальных и т. д.) позиций. Характерной чертой для инфраструктурных инвестиций является тот факт, что их действие проявляется часто многократно косвенным путем и значительно отставая по фазе от стадии инвестиций. Таким образом нетрудно осознать, что определение меры инфраструктурных инвестиций в общем и целом, или во внутренних отношениях требует предусмотрительности и осторожности.

Разницы между уровнями развития в инфраструктуре, промышленности и сельском хозяйстве обращают наше внимание на неотложность необходимости подъема некоторых областей для устранения дифференциаций в темпе развития. Срочность инфраструктурного развития подчеркивается и тем, что в рационализации территориального размещения производительных сил инфраструктура играет возрастающую роль из-за своего ориентирующего влияния. (Именно потому, что в периоде интенсивного развития народного хозяйства взаимные отношения между производительной и непроизводительной сферами станут более глубокими и многочисленными).

В связи с этой темой считается необходимым анализировать и тот факт, какие изменения происходили в процессе развития в дифференциации по коми-

татам уровня развития отдельных отраслей производительной сферы и инфраструктуры. Результаты исследований показали, что развитие главных отраслей производительной сферы стремится к нивелированию, пока развитие инфраструктуры — несмотря на различный темп развития отдельных территорий — не уравнивается.

В дальнейшем схематически излагаем еще отношение инфраструктуры к целому комплексу промышленности. В первом случае опираемся на исправленный показатель удельного значения национального дохода, производственного промышленностью, а в последнем на значения порядка релятивного развития по естественной показательной системе.

Корреляционная связь между фактором и переменной результата является несколько сильнее среднего ( $r = +0,55$ ). Вышеупомянутое отношение поддерживает наше предыдущее установление, что развитие области по инфраструктурному обслуживанию притягивают к себе промышленность, а наоборот, отставание в развитии инфраструктуры тормозит подъем промышленности. Одновременно получились интересные результаты при сравнении сельского хозяйства и инфраструктуры, ввиду чего можно установить, что соотношение между ними является слабо отрицательным. Такое условие вредно влияет на дальнейшее развитие сельского хозяйства и пищевого снабжения, ведь наше сельское хозяйство попало в такое положение, когда потребности в нем других сфер, и особенно производительных инфраструктурных систем все еще повышаются. Так как инфраструктурное обслуживание сельскохозяйственно развитых в настоящее время территорий значительно слабее (крайнее значение представляет комитат Бекеш), таким образом здесь оказывают наиболее замедлительное влияние диссонансы в профиле инфраструктуры.

Имея в виду этого, нельзя не подчеркнуть необходимость предусматрительного развития инфраструктуры.

Естественно. что системы, принадлежащие к понятию производительной или социальной инфраструктур, воздействуют на подъем эффективности производства в неодинаковой степени. Наиболее тесную связь можно обнаружить между промышленностью и инфраструктурной системой транспорта. Одновременно отметим, что между сельским хозяйством и транспортом имеется слабо отрицательная связь. Необычайно слабую связь имеет и промышленность, и сельское хозяйство с торговой обеспеченностью.

Интенсивность вышеупомянутых связей в процессе развития естественно показывает и еще будет показывать различные значения из-за дифференцированного по территориям и отраслям темпа развития. Несмотря на это, мы считаем необходимым следование этой тенденции во время планирования в целях подъема эффективности в народном хозяйстве. Это особенно целесообразно в настоящее время потому, что «в периоде интенсивного развития, когда нет возможностей для быстрого увеличения количества живой работы, и поэтому соответствующее повышение национального дохода зависит от подъема производительности труда и эффективности общественного капитала. В это время усиленно выдвигается на первый план развитие инфраструктуры, непроизводительных областей в целях расширения комплексного процесса воспроизводства» (РЕЖЕ НЕРШ). Так и понятно, что среди экономистов, статистиков и географов все больше и больше станет популярным подробнее анализировать проблематику инфраструктуры.



## ЛИТЕРАТУРА

- Й. П. АБОНИ—ДЬ. БЕРЦИ (1976): Инфраструктура Сегеда Дел-Мальборсаг, 9 мая.
- Й. П. АБОНИ—Ф. МОРИЦ (1975): Территориальный анализ инфраструктуры. Территориальная Статистика, I, стр. 85.
- Й. П. АБОНИ (1978): Некоторые соотношения в развитии инфраструктуры и производственной сферы. Градостроение.
- А. БАЛАШША (1976): Главные черты и проблемы в развитии инфраструктуры в 1970-ые годы. Экономика, 4, стр. 59.
- И. БАРТКЕ (1978): Некоторые международные отношения территориального развития промышленности. OTTI.
- А. ЧЕРНОК—З. ЗРЛИК—ДЬ. СИЛАДИ (1975): Инфраструктурные зры и страны. Изд. Кошшут, Будапешт, стр. 372.
- И. ИЛЛЕШ—Й. РИМАСОМБАТИ (1972): Инфраструктура. Экономическое и юридическое изд. Будапешт.
- ДЬ. КЕСЕГФАЛЬВИ (1976): Территориальное развитие и инфраструктура. Техническое изд. Будапешт, стр. 235.
- Р. НЕРШ (1970): Проблемы доходности и распределения доходов в Венгрии. Экономическое обозрение. 7—8, стр. 794.