

ЭВОЛЮЦИЯ И СТАНОВЛЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ОБЩЕСТВЕННОМ ПРОИЗВОДСТВЕ КАЗАХСТАНА

Жиентаев С.М. – д.э.н, профессор, Костанайский государственный университет имени А.Байтұрсынова

Автор описывает становление и эволюцию производственной инфраструктуры в Казахстане. Анализ включает широкий спектр тем: виды экономической деятельности, типы экономических отношений, средства производства, возрастающая роль инфраструктуры и человеческого капитала, шоковые изменения экономической среды в начале и конце двадцатого века. В феодальные времена население Казахстана занималось в основном скотоводством, ремесло и торговля занимали незначительную долю в объеме производства и концентрировались в городах Южного Казахстана. Данная система требовала больших площадей зимних и летних пастбищ и водопоев. Собственность, знания и навыки передавались от поколения к поколению. Экологическое давление на природу отсутствовало. Экспансия Российской Империи в Казахстан создала сеть деревень с русским населением, где экономические отношения были близки к капиталистическим. Российский капитал проникал в Казахстан через переработку сельскохозяйственной продукции и горнодобывающую отрасль (уголь, соль, металлы). Экономические, социальные и военные интересы Империи и позже СССР привели к необходимости создания производственной инфраструктуры: железные дороги, оборудование, коммунальное хозяйство, образование. В настоящее время Казахстан проводит экономическую политику, в которой производственная инфраструктура является центральным звеном. Программа «Нұрлы Жол» должна стать основным антикризисным инструментом.

Ключевые слова: инфраструктура, производственная инфраструктура, производительность труда, логистика.

ORIGINS AND DEVELOPMENT OF KAZAKHSTAN'S PRODUCTION INFRASTRUCTURE

Zhiyentayev S.M. – the Doctor of Economics, professor, Kostanay state university of A. Baytursynov

The author describes origins and development of production infrastructure in Kazakhstan. Analysis covers wide range of topics including types of economic activities, economic relations between agents, mean of production, increasing role of infrastructure and human capital, shocking shifts in economic environment in the beginning and at the end of twentieth century. In feudal times Kazakhstan's population was dominantly engaged with stock raising, craft and trade constituted relatively small part of production and were concentrated in towns of Southern Kazakhstan. That system required vast squares of winter and summer pastures with watering places: lakes, rivers, wells etc. Property, Knowledge and skills transferred from generation to generation. There was no ecological pressure on nature. Expansion of Russian Empire into Kazakhstan created chains of villages with Russian population where economic relations were close to capitalistic. Russian capital transmitted to Kazakhstan through agricultural products processing and mining (coal, salt, metals). Economic, social and military interests of Empire and later USSR made it necessary to provide production infrastructure: railroads, utilities, machinery, schools. Nowadays independent Kazakhstan conducts economic policy in which production infrastructure is one of the cornerstones. Nurly Zhol program is supposed to be the main anti-crisis instrument.

Keywords: infrastructure, productive infrastructure, labour productivity, logistic.

ҚАЗАҚСТАННЫҢ ҚОҒАМДЫҚ ӨНДІРІСІНДЕГІ ӨНДІРІСТІК ИНФРАҚҰРЫЛЫМНЫҢ ҚАЛЫПТАСУЫ ЖӘНЕ ДАМУЫ

Жиентаев С.М.- э.ф.д., профессор, А.Байтұрсынов атындағы Қостанай мемлекеттік университеті

Дүниежүзілік экономикалық кеңістіктегі бәсекелестік кез келген елдің әлеуметтік-экономикалық өркендеуіне ықпал етіп отыр. Елбасы Нұрсұлтан Назарбаевтың «Нұрлы Жол – болашаққа бастар жол» Жолдауында айтылған инфрақұрылымға қатысты мәселелердің өзектілігінде осыған байланысты. Дүниежүзіндегі мемлекеттерді шарпыған экономикалық-қаржылық дағдарыс мемлекеттердің ішкі қуатынасынақ болары сөзсіз және оған дайындығымықты ел ғана төтеп береді. Дағдарыс бір мемлекетті тұралатса, екіншілерінен «сырғып» өте шығуы да ықтимал. Сондықтан, Президент Нұрсұлтан Назарбаев Қазақстан халқына Жолдауында: «Экономиканы дамытуда жаңа сыртқы тәуекелдерді есепке ала отырып, бізге іскерлік белсенділік пен жұмыспен қамтуды ынталандыру үшін жаңа бастамалар қажет. Жаңа Экономикалық

Саясаттың Тұғыры мен бүгін жариялағалы отырған Инфрақұрылымдық дамудың жоспары болады» деп ерекше атап көрсетті.

«Қазақстан-2020» Стратегиясы мен Елбасының осы жолғы Жолдауының арасында өндірісті және әлеуметтік инфрақұрылымды өркендетудің жолын меңзейтін байланыс бар. Мәселенің өзектілігі мемлекеттің азық-түлік қауіпсіздігіне қол жеткізудегі негізгі тетігі болып табылатын ауыл шаруашылығындағы еңбек өнімділігіне өндірістік инфрақұрылымның тікелей, ал әлеуметтік инфрақұрылымның жанама әсер ететіндігімен түсіндіріледі.

Негізгі ұғымдар: инфрақұрылым, өндірістік инфрақұрылым, еңбектің өндірімділігінің, логистика.

В первой половине XXI столетия будут усиливаться тенденции государственно-монополистического развития современной экономики, а назревающий мировой кризис, очевидно, будет носить «ползучий» характер, возрастая в одних странах и снижаясь в других. Экономические последствия кризиса окажутся менее значимыми для тех стран, где будут предприняты социально-экономические меры, укрепляющие экономическое развитие страны, опирающееся главным образом на собственные ресурсы. Именно поэтому Президент Казахстана Н.А.Назарбаев в своем Послании народу Казахстана от 11 ноября 2014 года прямо подчеркнул, что «с учетом новых внешних рисков для развития экономики нам нужны новые инициативы для стимулирования деловой активности и занятости. Стержнем Новой Экономической Политики станет План инфраструктурного развития страны», который рассчитан на 5 лет и совпадает со второй пятилеткой реализации Программы форсированного индустриально-инновационного развития страны, где намерены участвовать более 100 зарубежных компаний. Общий инвестиционный портфель составляет 6 триллионов тенге, доля государства -15 % [1, с.2].

Между данным Посланием и Стратегией развития «Казахстан-2020» сохраняется внутренняя, логически обоснованная связь, ключевым моментом которой является развитие производственной и социальной инфраструктуры как в целом в стране, так и в ее аграрном секторе.

Актуальность проблемы объясняется еще и тем, что отрасли производственной инфраструктуры непосредственно, а социальной опосредованно влияют на производительность труда в стране, которая является главным рычагом достижения безопасности страны.

Известно, что рынок товаров и услуг представляет собой единую систему с определенной иерархией, взаимосвязями и пропорциями между отдельными секторами экономики. На рынке действуют общие экономические законы, имеет место общность главных категорий рынка, используются приемы и методы маркетинга. Рынок - система, обеспечивающая контакты множества контрагентов, где совершается огромное количество сделок, предметом купли-продажи которых являются многочисленные и разнообразные товары и услуги.

Границы рынка в самом общем виде охватывают обмен, акты купли-продажи продукции и услуг, и в массе своей представляют сложную систему, требующую затрат труда и соответствующего материально-технического обеспечения. Рынок должен располагать соответствующей инфраструктурой, от процесса ее функционирования и развития зависит создание конкурентной рыночной среды и активизация предпринимательской деятельности.

В период плановой экономики сложилась диспропорция между развитием базисных отраслей и инфраструктурой из-за занижения роли инфраструктуры, недостаточных капиталовложений вследствие понимания ее как вторичного элемента по отношению к основному производству. Именно поэтому около 25 % выращенной сельскохозяйственной продукции не доходило до потребителя. При становлении любого типа экономики главенствующую роль выделяют производству, которое является основой для развития общества. Теперь пришло непонимание того, что проблемы производственной инфраструктуры сельского хозяйства становятся определяющими.

В начале своего развития до наступления машинного способа производства, инфраструктура не выделялась в особую функцию. В общей неразвитости производства удельный вес инфраструктуры был незначителен.

В основе развития инфраструктуры лежит введение машинного способа производства, который вызывает разделение деятельности по производству продуктов на отдельные обособленные виды труда, т.е. происходит общественное разделение труда, в связи с чем, происходит развитие инфраструктуры из-за увеличения потребностей отдельных видов труда. Таким образом, производственная инфраструктура приобретает новое качество, заключающееся в том, что она превратилась в развивающиеся отрасли и виды деятельности. Такими отраслями являются отрасли транспорта и связи. Функцией транспортной отрасли является осуществление процесса перевозки товаров, готовых к потреблению и необходимых для процесса производства.

Реализация стратегии развития транспортной отрасли Казахстана направлена на совершенствование современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, безопасность и устойчивость развития отрасли; повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения и конкурентоспособности транспортной системы; реализацию транзитного потенциала

страны. Для этого необходимо решить задачу увеличения протяженности и расположения транспортных путей с повышением их технического уровня и формированием единой дорожной сети в пределах территории страны и регионов, развития участков международных транспортных коридоров, совершенствования системы безопасности дорожного движения. Только за счет строительства дорог будет создано 200 тысяч рабочих мест [1, с.3].

Термин «инфраструктура» произошел от лат. – «infra» - ниже, под; «structura» - строение, расположение. Несмотря на широкое использование термина «инфраструктура» существуют различные трактовки данного понятия.

Одна группа авторов определяет инфраструктуру как всю систему обслуживания, видя функцию инфраструктуры в «предоставлении услуг производству и населению», в «обслуживании производства и населения». [2]

Другие понимают под инфраструктурой только систему производственного обслуживания, видя ее назначение в «создании общих условий производства», в «обеспечении деятельности основного производства». [3]

Известна и такая точка зрения, согласно которой инфраструктура составляет накопленное материальное богатство, как совокупность объектов и сооружений, «обеспечивающих необходимые материально-технические условия для успешного функционирования предприятий промышленности, как часть национального богатства, которая призвана обеспечить беспрепятственное поле деятельности». [4]

При рассмотрении вопроса о производственной инфраструктуре важно выделить то, что она не производит какой-либо продукт, лишь создает необходимые условия для его производства.

Инфраструктурные элементы экономики являются лишь следствием своеобразных функций, возложенных экономикой на инфраструктуру. Эти функции с течением времени изменяются, и все более обособляются от функций основного производства.

Поэтому в определении производственной инфраструктуры первичным признаком должны выступать ее функции, состоящие в обеспечении производства.

Функциональной спецификой производственной инфраструктуры является, во-первых, то, что затрачиваемый труд в отраслях производственной инфраструктуры является производительным, он увеличивает стоимость национального дохода.

В отраслях производственной инфраструктуры создается продукт в новой материально-вещественной форме.

Невозможно резервировать или складировать продукцию отраслей инфраструктуры, т.к. она проявляется в форме процесса перемещения, хранения, передачи информации. Нельзя характеризовать производственную инфраструктуру как вспомогательную и тем более второстепенную сферу.

Функционирование инфраструктуры носит двойной характер: с одной стороны - обслуживание материального производства, с другой - воспроизводство трудовых ресурсов, самого человека.

Новым видом инфраструктуры является рыночная инфраструктура. С развитием рыночного механизма в экономике страны появляется необходимость создания специализированного вида деятельности по удовлетворению потребностей отдельных рынков, организованной системы, отражающей спрос и предложение. Появление рынка обусловило возникновение новых организаций, учреждений, обеспечивающих его цивилизованное функционирование.

Инфраструктура есть категория, обозначающая сферу услуг, организационно и материально обеспечивающая основные рыночные процессы взаимного поиска друг друга продавцами и покупателями, товародвижение, обмен товаров на деньги, а также финансово-экономическая деятельность этих посреднических структур.

Рыночная инфраструктура представляет услуги, связанные с четырьмя основными функциями:

- снижение степени риска благодаря различным видам страхования, аудиторской деятельности, консалтинговым, сертификационным услугам;

- ускорение оборачиваемости оборотных средств за счет факторинга, брокерских и маклерских услуг, качественной и быстрой контрактной подборки работников и подрядчиков, применения усовершенствованных специальных средств связи. Одним из важных факторов, оказывающих решающее воздействие на скорость оборота средств, является быстрая и бесперебойная работа банковской системы по приему, переводу и выдаче платежей различных экономических субъектов;

- развитие предприятий за счет расширения деятельности аренды и лизинга, эмиссии ценных бумаг, профессиональной подготовки и переподготовки работников в сфере менеджмента, инжиниринга; дальнейшего роста мелких и средних предприятий.

- содействие маркетингу по доведению товаров и услуг до потребителей с применением рекламы и других средств продвижения, использование прикладных исследовательских работ по изучению спроса потребителей, емкости конкретных рынков.

Рыночная инфраструктура является неотъемлемой частью развитой рыночной экономики, во многом определяющей ее воспроизводственные и конкурентные возможности. Кроме того, это сфера

трудоемкого приложения сложного и высококвалифицированного труда, которая имеет большое значение для создания рабочих мест и обеспечения рациональной занятости населения. [5]

Экономическое назначение рыночной инфраструктуры состоит в том, чтобы снабдить рыночно функционирующую часть национального хозяйства рыночными сигналами, необходимыми для успешной работы относительно изолированных субъектов рынка. Исполняя эту функцию, рыночная инфраструктура частично выполняет координирующую роль, которая ранее была свойственна народнохозяйственному планированию.

Многие предприятия совмещают деятельность, относимую к услугам рыночной инфраструктуры, с производством товаров и оказанием массовых услуг. Поэтому к объектам рыночной инфраструктуры могут быть отнесены все те предприятия, которые выполняют какую-либо функцию рыночной инфраструктуры. В условиях рынка потребность в различных услугах, обеспечивающих совершение каждой сделки, очень велика. Рыночная инфраструктура - это система, создающая условия для свободного обмена ресурсов - финансовых, трудовых, товарных, сырьевых, информационных, технологических, интеллектуальных.

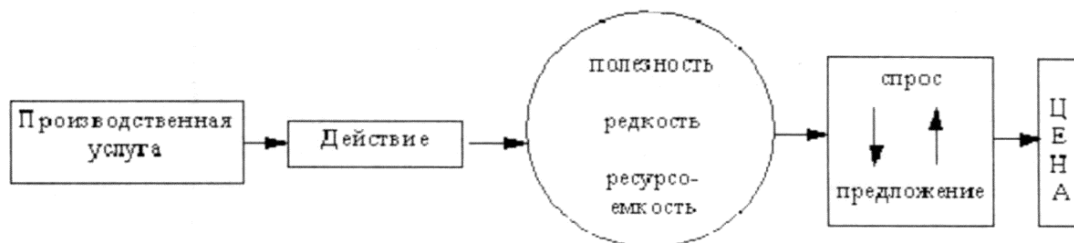
Для своевременного и полноценного развития сферы инфраструктурного комплекса, на наш взгляд, должна быть выработана программа действий по следующим направлениям:

- создание благоприятных условий для конкуренции предприятий;
- стимулирование предприятий для решения основных задач экономического роста и безусловное выполнение возложенных на них функций;
- привлечение иностранных инвестиций для приоритетного развития объектов рыночной инфраструктуры;
- решение проблем получения образования с учетом требований рынка, обеспечивающего право и возможности работать по специальностям, в которых нуждаются объекты рыночной инфраструктуры.

В современной экономической теории анализ инфраструктуры - неизменно актуальная тема. Впервые понятие «инфраструктура» появилось в буржуазной политэкономии в конце 40-х годов нашего столетия. Причины, побудившие рассматривать ее как самостоятельный элемент в экономической системе, были обусловлены: с одной стороны, процессами углубления общественного разделения труда; с другой стороны, невозможностью полноценного развития инфраструктуры только через рыночный механизм. Это позволило сформировать два основных подхода к исследованию проблем инфраструктуры. Первый подход предполагает анализ инфраструктуры с точки зрения углубления общественного разделения труда, а второй - с точки зрения хозяйственной практики и необходимости увеличения роли государства в регулировании развития инфраструктуры. Изучение вопросов организации экономических систем способствовало появлению множества направлений, в основе разнообразия которых лежат различные определения понятия инфраструктуры. Один из распространенных подходов заключается в рассмотрении инфраструктуры как «накладных издержек общества», которые не дают непосредственного результата в форме товаров, готовых к реализации, и не приносят непосредственно прибыли производителю. [6] Другая точка зрения заключается в представлении данной категории как комплекса условий (дорожная сеть, транспортные средства, землеустройство и т.д.), которые сокращают накладные расходы капиталистических предприятий, облегчая процесс обращения капитала, и помогая достижению не только первичной цели - «увеличению глобального спроса и занятости», но и повышая норму прибыли в капиталистическом секторе [7]. В современной западной учебной литературе (Макконэл К.Р. и Брю С.Л.) определяют инфраструктуру для всей экономики как «капитальные сооружения, использование которых гражданами и фирмами обычно обеспечивается государством (автомагистрали, мосты, городские транспортные системы, водоочистные сооружения, муниципальные системы водоснабжения, аэропорты), для фирмы это службы и сооружения, необходимые для производства продукции, создание которых собственными силами обошлось бы ей слишком дорого, и поэтому обеспечивается государством или другими фирмами (водоснабжение, электроэнергия, вывоз производственных отходов, перевозки грузов, научно-исследовательские и проектно-конструкторские работы, финансовое и банковское обслуживание)». [8] С нашей точки зрения, инфраструктура в рыночной экономике представляет собой специфическую подсистему взаимосвязанных институтов, целевой функцией которой является создание общих условий для функционирования экономических субъектов на различных рынках, что позволяет рассматривать ее как комплекс производственной, кредитно-финансовой, институциональной, коммерческой, социальной, экологической и информационной инфраструктур. Для исследования сущности производственной инфраструктуры целесообразно рассмотреть ее природу и специфику организации. Природа появления производственной инфраструктуры заложена во взаимодействии факторов производства. «Кроме вещей, посредством которых труд воздействует на предмет труда и которые поэтому так или иначе служат проводниками его деятельности, - подчеркивал К. Маркс, - в более широком смысле к средствам процесса труда относятся все материальные условия, необходимые вообще для того, чтобы процесс мог совершаться. Прямо они не входят в него, но без них он или совсем невозможен или может происходить в несовершенном виде» [9].

Общей причиной, способствующей обособлению производственной инфраструктуры в самостоятельную сферу экономики, явилось общественное разделение труда. «Общественное разделение труда - это объективный процесс развития производительных сил, при котором происходят обособление различных видов трудовой деятельности, специализация производственных единиц и обмен между ними продуктами своей деятельности» [10]. Зарождение производственной инфраструктуры можно наблюдать уже в трудовом процессе, в котором происходит разделение на основные и вспомогательные действия, хотя в этом случае она еще не относится непосредственно к продукту. Отношения в данном случае складываются внутри деятельности одного производителя. С развитием кооперации и появлением различных форм предприятий происходит отделение вспомогательных функций, которые затем персонифицируются. В этом случае можно рассматривать не сами действия, а деятельность по отношению к продукту. Дальнейшее развитие рынка, расширение границ товарно-денежных отношений привело к выделению производства вспомогательных услуг из рамок компаний-потребителей в специализированные фирмы. «...Трудовая операция, бывшая еще вчера одной из многих функций одного и того же товаропроизводителя, сегодня, быть может, ... обособляется как нечто самостоятельное и именно поэтому посылает на рынок свой частичный продукт как самостоятельный товар» [11]. Таким образом, образовалась внешняя и внутренняя производственная инфраструктура. Первая состоит из независимых специализированных предприятий, а вторая - из производителей вспомогательных услуг в рамках основного производства. По мере развития производства и увеличения объемов готовой продукции и товарных запасов, которые составляют часть совокупного общественного продукта в виде средств труда и предметов потребления, которые вышли из процесса производства, но не вступили еще в процесс потребления, возникла потребность выделять значительную часть живого и овеществленного труда для хранения и перемещения запасов. Процесс обращения продукта соединяет последовательные звенья производства, возникающие благодаря общественному разделению труда, становится его необходимым условием. При этом, «какова бы ни была общественная форма запаса продуктов, его сохранение требует издержек: построек, тары и т.д. для хранения продукта; оно требует также, в зависимости от природы продукта, больше или меньше труда и средств производства, которые приходится затрачивать для предотвращения вредных влияний. Чем выше общественная концентрация запасов, тем относительно меньше становятся эти издержки». [12] Вследствие этого стали образовываться целые отрасли экономики, где создаются условия функционирования предприятий. Таким образом, с начала происходит деление функций на основные и вспомогательные на уровне действий, затем внутри предприятия, потом выделение субъектов, оказывающих вспомогательные услуги, в отдельные предприятия, которые постепенно формируются в отрасли. Их продукт становится самостоятельным, услуга продается как товар, но смысл остается прежний - это обеспечение условий функционирования основного производства. Обобщая выше сказанное, можно сделать вывод о том, что при общественном разделении труда происходит персонификация отдельных функций, в процессе выделения основного и вспомогательного производства, между которыми возникают отношения. Каждое из предприятий основного и вспомогательного производства является субъектом. Субъекты вспомогательной производственной деятельности выступают агентами субъектов основной производственной деятельности, потому что они отделяются от основного производства. Целью товаропроизводителя является продукт как результат основного производства, поэтому, исходя из рационального построения процессов производства, он делегирует часть своих функций, которые непосредственно не участвуют в достижении цели, вспомогательным субъектам. Следовательно, субъекты производственной инфраструктуры выступают агентами, обеспечивающими достижение цели товаропроизводителя. Основопологающим фактором разделения труда является возможность обмена. «Так как именно возможность обмена ведет к разделению труда, то степень последнего всегда должна ограничиваться пределами этой возможности, или, другими словами, размерами рынка. Когда рынок не значителен, ни у кого не может быть побуждения посвятить себя целиком какому-либо одному занятию за неимением возможности обменять весь избыток продукта своего труда сверх собственного потребления на необходимые продукты труда других людей». [13] Следовательно, чем шире границы обмена, и тем больше экономическое пространство, тем более развита должна быть производственная инфраструктура. Производственная инфраструктура характеризуется тем, что она оказывает материальные и нематериальные производственные услуги, которые носят вспомогательный характер. Определяя понятие услуги, К. Маркс писал, что услуга «означает вообще не что иное, как ту особую потребительную стоимость, которую доставляет этот труд, подобно всякому другому товару; но особая потребительная стоимость этого труда получила здесь специфическое название «услуги» потому, что труд оказывает услуги не в качестве вещи, а в качестве деятельности, - что, однако, нисколько не отличает его скажем, от какой-нибудь машины...» [14] Согласно такому определению услуги, можно сделать вывод, что для предприятия потребительную стоимость создают не только услуги технических средств, которые имеют материальный характер, но и услуги, обладающие нематериальным характером, такие как реклама, маркетинговое обслуживание, консультирование по вопросам управления, инвестиционной политики,

инжиниринг и другие. Производственные услуги имеют стоимость, поскольку для их реализации требуются ресурсы, и потребительную стоимость, как способность удовлетворять потребности основного производства. Для оказания услуг инфраструктуры используются ограниченные ресурсы, соответственно и сами услуги являются редкими, их недостаточно для того, чтобы обеспечить неограниченные потребности каждого субъекта хозяйствования. Все эти качества производственной услуги проявляются как ее полезность, редкость и ресурсоемкость. Схематично это можно изобразить следующим образом:



Производственная инфраструктура участвует в формировании затрат и полезности товара основного производства, что в конечном итоге, в рыночных условиях влияет на стоимость и потребительную стоимость основного товара, а при отсутствии таковых - на полезность и затраты.

Общественно необходимые затраты труда предприятий производственной инфраструктуры формируют предложение производственных услуг, то есть то количество данных услуг, которое может быть поставлено на рынок по существующим на данный момент ценам. На рынке производственных услуг спрос порождает предложение, так же как и на рынках потребительских благ. Предложение каждой конкретной производственной услуги имеет различную эластичность. Основопологающей причиной этого выступает закон ограниченности и редкости ресурсов, хотя могут иметь место и воздействия других факторов. К примеру, электро-, газо- и водоснабжение не имеют альтернатив, и поставщики этих услуг всегда представлены естественными монополиями, следовательно, и предложение данных услуг носит неэластичный характер. Предложение производственных услуг может изменяться в зависимости от: 1) цен на экономические ресурсы; 2) технологического уровня развития предприятий производственной инфраструктуры; 3) количества предприятий в этой сфере; 4) наличия факторов, стимулирующих предпринимательскую активность; 5) ожидания новаций. Методологические основы исследования производственной инфраструктуры включают в качестве основного системный подход, который предполагает, с одной стороны, обоснование и представление ее в виде относительно устойчивой самоорганизующейся системы, а с другой стороны, - определение взаимоотношений между отдельными ее элементами и материальным производством. Основопологающим принципом системного анализа является принцип комплексности, то есть рассмотрение производственной инфраструктуры в виде процесса взаимосвязанного и взаимообусловленного развития различных ее структур в рамках конкретных общественно-экономических формаций. Системный анализ позволяет определять производственную инфраструктуру с точки зрения отраслевого подхода (как совокупность элементов), функционального подхода (по наличию целевой функции) и структурного подхода (по наличию иерархии среди элементов). В буржуазной политэкономии производственная инфраструктура, как правило, представлялась как комплекс отраслей, деятельность которых направлена на создание благоприятного климата для функционирования частного капитала. Так, в работе Носовой С.С. по исследованию генезиса проблем инфраструктуры отмечается, что «Розенштейн-Родан П. понимал под производственной инфраструктурой базовые отрасли (энергетика, транспорт, связь), развитие которых предшествует более быстроокупаемым и прямопроизводительным инвестициям». В отечественной экономической литературе, также как и в зарубежной, производственную инфраструктуру рассматривают, чаще всего, с точки зрения эмпирического, отраслевого и технического подходов. Например, производственную инфраструктуру определяют как "отрасли, непосредственно обслуживающие материальное производство: транспорт, связь, материально-техническое обеспечение, включая энергоснабжение, и др. или, к примеру, более поздняя дефиниция, но также демонстрирующая отраслевой подход «группу отраслей, от которых в большей степени зависит бесперебойность и эффективность всего общественного производства в целом. Сюда относятся, прежде всего, транспорт всех видов - железнодорожный, водный, автомобильный, воздушный и трубопроводный, связь, материально-техническое снабжение и складское хозяйство, а также отрасли, связанные с обслуживанием и управлением процессом общественного производства. Другое определение, которое также можно отнести к наиболее распространенным, но уже отражающее функциональный подход: «Производственная инфраструктура - это комплекс инженерно-технических сооружений и объектов, обеспечивающих необходимые материально-технические условия для размещения и успешного функционирования предприятий промышленного и сельскохозяйственного производства». [15]

Условиями успеха национальной экономической политики являются, формирование рыночных структур - рыночной инфраструктуры. Какие же элементы включает категория «рыночная инфраструктура»? Разные ученые выделяют различные элементы, это и маркетинговые службы, компьютерные фирмы, аудиторские и бухгалтерские фирм, кредитно-финансовые службы. Но в первую очередь - это кредитная система государства; банковская система; страховая система; биржи; рекламные агентства; торговые предприятия.

Таким образом, в качестве инфраструктуры можно выделить «объективно сложившуюся подсистему общих условий, обеспечивающую путем реализации различного рода связей - технологических, производственных, экономических, организационных». [16] Инфраструктура интегрирует в себе производственные и непроизводственные сферы.

Инфраструктура является связующим передаточным звеном в экономике, целью которого, как и любого другого звена, является, в конечном счете, удовлетворение растущих материальных и духовных потребностей человеческого общества. Инфраструктура аграрного сектора из-за почвенно-климатических особенностей, сезонности сельскохозяйственных работ является несколько специфической.

Только с 2009 года на развитие сельского хозяйства Костанайской области было инвестировано 202 млрд. тенге, из них 65 млрд. тенге - невозвратные средства. 28 % зерна идущего на экспорт (2,5 млн.т) костанайское. Потенциал и республики, и области гораздо мощнее. «Казахстан может продавать на внешние рынки 15 млн.т, но в условиях эффективной логистики. Мы должны иметь выходы на те страны, которые нуждаются в нашей продукции, - подчеркнул аким Костанайской области Н.Садвакасов»[17].

Развитие инфраструктуры произведет мультипликативный эффект на другие отрасли экономики, тем самым, увеличивая занятость населения, создавая более благоприятные условия для развития малого и среднего бизнеса, укрепления продовольственной безопасности страны.

Литература:

1. Послание Главы государства Нурсултана Назарбаева народу Казахстана //Костанайские новости. – 2014. – 13 ноября. – С. 14.
2. Нуреев Р.М., Еремишин П.Г. «Экономическая теория». - М., 2010. - с. 197
- 3.Борисов Е.Ф. Основы Экономики. - Юрист, 2012. - с. 97.
4. Есентугелов А. Е. Институционально-структурные преобразования экономики Казахстана. - А., 1994. - с.49.
- 5.Кошанов А.К., Рамазанов А.А., Шевченко В.В. Смешанная экономика: трансформационная модель развития Казахстана. - Алматы, 1997. - с. 59.
- 7.Носова С.С. Производственная инфраструктура в системе государственно-монополистического капитализма. - М.: Высшая Школа, 1983. - 127 с.
8. Пезенти А. Очерки политической экономики капитализма. - Т. 2. - М.: Прогресс, 1976. - 885 с.
9. Макконнел, Кэмпбелл Р., Брю, Стэнли Л. Экономикс: Принципы, проблемы и политика. В 2 т.: Пер. с англ. 11-го изд. Т. 2 - М.: Республика, 1992. - 400с.
10. Маркс К. Капитал. Критика политической экономии. Т. 1. Процесс производства капитала. - М: Политиздат, 1983. - 905 с.
11. Маршалова А.С., Новоселов А.С. Основы теории регионального воспроизводства: Курс лекций/НГАЭиУ. - М.: ОАО Издательство «Экономика», 1998. - 192 с.
12. Маркс К. Капитал. Критика политической экономии. Т. 1. Процесс производства капитала. — М.: Политиздат, 1983. - 905 с.
13. Маркс К. Капитал. Критика политической экономии. Т. 2. Процесс обращения капитала. - М.: Политиздат, 1984. - 650 с.
14. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. Кн. 1-3. М.: Наука, 1992. - Т. 1. - С. 132.
15. Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. - Т. 26, Ч. 1. С. 413.
- 16.Региональное развитие и географическая среда. М.: Изд. АН СССР, 1971. - 243 с.
- 17.Н.Садвакасов «Мне интересно работать – и это сглаживает все трудности» //Костанайские новости.-2014.-11 декабря.

References:

1. Poslanie Glavy gosudarstva Nursultana Nazarbaeva narodu Kazahstana //Kostanajskie novosti. – 2014. – 13 nojabrja. – S. 14.
2. Nureev R.M., Eremishin P.G. «Jekonomicheskaja teorija». - M., 2010. - s. 197.
- 3.Borisov E.F. Osnovy Jekonomiki. - Jurist, 2012. - s. 97.
4. Esentugelov A. E. Institucional'no-strukturnye preobrazovanija jekonomiki
- 5.Kazahstana. - A., 1994. - s. 49.
- 6.Koshanov A.K., Ramazanov A.A., Shevchenko V.V. Smeshannaja jekonomika: transformacionnaja model' razvitija Kazahstana. - Almaty, 1997. - s. 59.

7. Nosova S.S. Proizvodstvennaja infrastruktura v sisteme gosudarstvenno-monopolisticheskogo kapitalizma. - M.: Vysshaja Shkola, 1983. - 127 s.
8. Pezenti A. Oчерki politicheskoy jekonomiki kapitalizma. - T. 2. - M.: Progress, 1976. - 885 s.
9. Makkonel, Kjempebell R., Brju, Stjenli L. Jekonomiks: Principy, problemy i politika. V 2 t.: Per. s angl. 11-go izd. T. 2 - M.: Respublika, 1992. - 400s.
10. Marks K. Kapital. Kritika politicheskoy jekonomii. T. 1. Process proizvodstva kapitala. - M: Politizdat, 1983. - 905 s.
11. Marshalova A.S., Novoselov A.S. Osnovy teorii regional'nogo vosproizvodstva: Kurs lekcij/NGAJeiU. - M.: OAO Izdatel'stvo «Jekonomika», 1998. - 192 s.
12. Marks K. Kapital. Kritika politicheskoy jekonomii. T. 1. Process proizvodstva kapitala. — M.: Politizdat, 1983. - 905 s.
13. Marks K. Kapital. Kritika politicheskoy jekonomii. T. 2. Process obrashhenija kapitala. - M.: Politizdat, 1984. - 650 s.
14. Smit A. Issledovanie o prirode i prichinah bogatstva narodov. Kn. 1-3. M.: Nauka, 1992. - T. 1. - S. 132.
15. Marks K., Jengel's F. Soch. 2-e izd. - T. 26, Ch. 1. S. 413.
16. Regional'noe razvitie i geograficheskaja sreda. M.: Izd. AN SSSR, 1971. - 243 s.
17. N.Sadvakasov «Mne interesno rabotat' – i jeto sglazhivaet vse trudnosti» //Kostanajskie novosti.- 2014.-11 dekabrja.

Сведения об авторе

Жиентаев Сансызбай Мухаметгалиевич - доктор экономических наук, профессор Костанайского государственного университета имени А.Байтурсынова. г.Костанай, пр. Абая, 28, корпус 2, каб. 205, E-mail: 1asa91@mail.ru

Zhientaev Sansyzbai Muhamedgalievitsch – the Doctor of Economics, professor, Kostanaysky state university of A. Baytursynov, Kostanai city , boulevard of Абая, 28, corps 2, cabinet 205, E - mail: 1asa91@mail.ru

Жиентаев Сансызбай Мухаметгалиевич - экономика ғылымдарының докторы, А.Байтұрсынов атындағы Қостанай мемлекеттік университетінің профессоры, Қостанай қ. Абая даңғылы, 28, 2 кеуде, жұмыс бөлмем 205, E-mail: 1asa91@mail.ru