

pISSN 2073-1477
eISSN 2311-8733

Устойчивое развитие регионов

НЕКОТОРЫЕ ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Татьяна Николаевна СКОРОБОГАТОВА ^{a*}, Инна Юрьевна МАРАХОВСКАЯ ^b

^a доктор экономических наук, профессор Института экономики и управления,
Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского (КФУ),
Симферополь, Российская Федерация
stn57@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0002-3493-4480>
SPIN-код: 3624-5600

^b кандидат экономических наук,
Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ) имени М.И. Платова,
Новочеркасск, Российская Федерация
smafred@yandex.ru
<https://orcid.org/0000-0002-4332-0368>
SPIN-код: 7469-7629

* Ответственный автор

История статьи:

Рег. № 146/2020
Получена 18.03.2020
Получена в
доработанном виде
15.04.2020
Одобрена 28.04.2020
Доступна онлайн
16.06.2020

УДК 330, 332

JEL: I31

Ключевые слова:

инфраструктура, сфера
услуг, уровень
социальной
инфраструктуры

Аннотация

Предмет. Социальная инфраструктура, соотношение понятий «инфраструктура», «сфера услуг» и «непроизводственная сфера». Роль социальной инфраструктуры в национальной экономике.

Цели. Разработка методов развития социальной инфраструктуры регионов России.

Методология. В процессе исследования проблемы развития социальной инфраструктуры республики Крым и Ростовской области использованы методы статистического и сравнительного анализа.

Результаты. Установлено, что уровень социальной инфраструктуры определяется рядом внутренних и внешних факторов, анализируя и оценивая которые можно разрабатывать перспективные направления развития социальной сферы.

Выводы. Оценка и анализ внутренних факторов, во многом определяемых особенностями региона, а также всесторонний учет влияния внешних факторов обеспечат конкурентоспособность экономики региона.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2020

Для цитирования: Скоробогатова Т.Н., Мараховская И.Ю. Некоторые теоретические и практические положения, касающиеся социальной инфраструктуры // Региональная экономика: теория и практика. – 2020. – Т. 18, № 6. – С. 1063 – 1078.
<https://doi.org/10.24891/re.18.6.1063>

В современных условиях актуализируется необходимость комплексного решения социально-экономических проблем, стоящих как перед страной в целом, так и перед ее регионами. В последнее десятилетие резко усиливается взаимовлияние экономических и социально-политических процессов, проявляется всесторонняя взаимосвязь экономики и социальной жизни, возрастает влияние человеческого

фактора на все сферы общественной жизни. Именно население, условия его жизнедеятельности, уровень благосостояния и образования, здоровье и демографические характеристики – основа развития и преуспевания любого государства. В таких условиях вопросы социального развития становятся ключевыми при рассмотрении любых сторон жизни общества, что, с одной стороны, будет способствовать достижению целей социально-ориентированного развития, сформулированных в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г. (увеличение ожидаемой продолжительности жизни до 75 лет; всеобщая доступность услуг образования и здравоохранения, соответствующих уровню наиболее развитых стран; уменьшение масштабов регионального неравенства в социальной сфере)¹, а с другой стороны, окажет положительное воздействие на уровень здоровья и образования, позволит повысить качество и уровень жизни населения конкретного региона.

В наибольшей степени проблемы социальной инфраструктуры концентрируются на уровне региона, где социальная инфраструктура выступает важным фактором его конкурентоспособности. Можем утверждать, что развитость объектов социальной инфраструктуры региона является индикатором степени экономического и социального благополучия населения региона, возможности реализации рациональной жизнедеятельности². Развитая социальная инфраструктура – это условие комфортного проживания граждан, которое зависит от географического положения региона, наличия ресурсной базы, состава, структуры населения региона и других факторов. Очевидно, что социальная инфраструктура длительное время финансировалась по остаточному принципу и на данный момент в большинстве регионов не отвечает потребностям населения. Поворот к социальной инфраструктуре, наблюдаемый в современных условиях, обуславливает необходимость ее тщательного анализа, как в теоретическом, так и в практическом аспектах.

Теоретико-методологические предпосылки формирования понятия «инфраструктура» как научной категории заложены в работах классиков политэкономии. Следует отметить, что впервые понятие «инфраструктура» употреблено в середине XX в. Научная концепция данного понятия была определена ведущими американскими и европейскими экономистами, среди которых Р. Нурксе, А. Хиршман, П. Розенштейн-Родан, У. Ростоу, А. Янгсон, П. Самуэльсон. Они первыми обратили внимание на то, что для интенсификации

¹ Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 № 1662-п). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82134/28c7f9e359e8af09d7244d8033c66928fa27e527/

² Рубцов В.А., Габдрахманов Н.К. Актуальность применения геопорталов в принятии управленческих решений (медико-демографические геоинформационные системы) // Экологический консалтинг. 2011 № 2. С. 27–31.

экономического роста необходимо проведение комплекса социальных мероприятий и создание вспомогательных объектов, образующих инфраструктуру.

Советские экономисты предложили ряд трактовок инфраструктуры. В работах С.С. Носовой, С.А. Хейнмана, В.А. Жамина, С.Г. Важенина, Б.Н. Хомелянского, С.А. Дебабова, А.И. Кочерги, А.А. Мазараки, А.Н. Алымова впервые было сформулировано определение социальной инфраструктуры как совокупности отраслей, направленных на создание условий функционирования производственной сферы и обеспечения нормальной жизнедеятельности населения, удовлетворения его потребностей.

Многие авторы выделяют два вида инфраструктуры: производственную и социальную [1–3]. Первый вид создает условия для производства и распределения экономических благ. Социальная инфраструктура формирует самого человека, его возможности и способности. Здесь, в частности, находят отражение системы образования, здравоохранения, охрана правопорядка. Схожую классификацию дают эксперты Международного Экономического Форума: социальная инфраструктура (объекты, необходимые для оказания социально значимых услуг населению) и инфраструктура экономики (объекты, необходимые для обеспечения роста и развития) [4]³.

Другую классификацию предлагает Р. Йохимсен [5]. Он рассматривает кроме материальной институциональную и персональную инфраструктуру. Институциональная инфраструктура, выделение которой вызвано бурным развитием институционализма в XX в., характеризуется системой норм и правил, закрепленных законодательством и регулирующих отношения между экономическими субъектами. Персональная инфраструктура основана на возможности людей участвовать в повышении интеграции различных видов экономической деятельности.

Абсолютно другая классификация включает базовую и комплементарную инфраструктуру. Базовая предполагает общее совместное пользование объектами, их чрезвычайную важность для других отраслей экономики, скачкообразный характер инвестиций, техническую и территориальную неделимость. Комплементарная инфраструктура, как понятно из названия, носит дополняющий характер, обеспечивает доступность базовой инфраструктуры для большего числа экономических субъектов, повышает ее эффекты для различных сфер жизни общества⁴.

В 1990-е гг. уровень исследований социальной инфраструктуры, отражающий специфику и проблемы ее развития в современных условиях, значительно снизился.

³ Paving the Way: Maximizing the Value of Private Finance in Infrastructure.
URL: <https://www.pwc.com/jp/ja/japan-knowledge/archive/assets/pdf/private-finance-infrastructure1009.pdf>

⁴ Sturm J.-E., Jacobs J., Groote P. Productivity Impacts of Infrastructure Investment in the Netherlands 1853–1913. University of Groningen, 1995. URL: <https://www.rug.nl/research/portal/files/3278148/95d30.pdf>

В настоящий момент осуществляются попытки анализа, модернизации и развития социальной инфраструктуры.

По мнению А.И. Зимина, существуют четыре главные проблемы долгосрочного развития и модернизации инфраструктуры, и одна из них следующая: объекты инфраструктуры должны максимально соответствовать потребностям и особенностям региона, которые необходимо анализировать⁵. Уровень социальной инфраструктуры и ее соответствие потребностям населения определяются рядом внутренних и внешних факторов. В.В. Иванов и А.Н. Коробова построили дерево целей комфортного проживания граждан в государстве, определив показатели внутренней и внешней политики⁶. Данное дерево возможно проецировать на регион с учетом местных особенностей.

Говоря о структуре сферы услуг, укажем, что часть услуг определяет обслуживание материального производства, но основная их доля приходится на непроизводственную сферу. В состав непроизводственной сферы входят здравоохранение, культура и искусство, наука и образование, физкультура и спорт, социальное обеспечение и другие секторы экономики, определяющие нормальную жизнедеятельность населения. Некоторые авторы включают в состав непроизводственной сферы торговлю и общественное питание, что, по нашему мнению, не совсем верно. Указанные секторы представляют собой континуумы (сопряжение продукции и услуг) и не могут быть отнесены к непроизводственной сфере, хотя в состав сферы услуг они входят, как и в состав социальной инфраструктуры.

Сферу услуг можно именовать также сферой обслуживания. Непроизводственная сфера, торговля, общественное питание в совокупности составляют сферу услуг (или сферу обслуживания населения). Часто сферу услуг отождествляют с инфраструктурой (включающей производственную и социальную составляющие), что допустимо только при поверхностном их рассмотрении с учетом состава данных областей. Если в аспекте обслуживания материального производства тождество реально (данные услуги фактически и составляют производственную инфраструктуру), то этого нельзя сказать об обслуживании населения. Когда мы ведем речь о непроизводственной сфере, то представляем оказание услуг как самоцель. В данном случае рассмотрению подлежат и процесс оказания услуги, и ее результат. В случае же исследования услуг в ракурсе социальной инфраструктуры на первый план выходит их прагматический характер, то есть роль в восстановлении трудоспособности работников (результат).

⁵ Зимин А.И. Инвестиции в инфраструктуру: тенденции, проблемы, перспективы // Виттевские чтения. 2013. № 1. С. 9–18.

⁶ Иванов В.В., Коробова А.Н. Государственное и муниципальное управление с использованием информационных технологий. М.: ИНФРА-М, 2014. 383 с.

В данном контексте отметим, что услуга обладает специфическими свойствами, к наиболее выраженным из которых относятся: возможность восприятия только с началом ее выполнения, совпадение процессов производства и потребления, невозможность складирования и перемещения, вариативность качества [6]. Указанные свойства проявляются по-разному в аспектах процесса и результата оказания услуги (табл. 1).

Возвращаясь к социальной инфраструктуре, укажем, что она предполагает обслуживание именно трудоспособного населения, то есть создание условий для производительной работы. С некоторой оговоркой к социальной инфраструктуре можно отнести и услуги, косвенно влияющие на продуктивность работников, в частности дошкольное воспитание, позволяющее задействовать в национальном хозяйстве женщин работоспособного возраста.

В настоящее время конкуренция регулируется «Стандартом развития конкуренции в субъектах Российской Федерации»⁷. Данный документ направлен на развитие деятельности негосударственных (немуниципальных) организаций и обеспечение их достойного позиционирования на рынке услуг. При этом целевые показатели, предусмотренные стандартом, определяют только долю выполняемых услуг (или затрат на них) в общей совокупности, например, долю рейсов по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок пассажиров наземным транспортом, осуществляемых негосударственными (немуниципальными) перевозчиками, в общем количестве рейсов, или долю затрат на медицинскую помощь по обязательному медицинскому страхованию, оказанную негосударственными (немуниципальными) медицинскими организациями, в общих расходах на выполнение территориальных программ обязательного медицинского страхования. Однако, наряду с указанными показателями, необходимо использовать систему критериев, оценивающих результативность работы, в отношении как организаций (финансовые индикаторы), так и потребителей, где наряду с количественной оценкой (например, в здравоохранении – медицинские анализы в динамике) должна использоваться качественная оценка, отражающая мнения пользователей (в нашем случае – пациентов)⁸.

Рассматривая социальную инфраструктуру Крыма и Ростовской области, выделим соответствующую систему внутренних и внешних социально-инфраструктурных критериев. Некоторые из критериев представлены в работе В.В. Иванова и А.Н. Коробова и конкретизированы нами применительно к Крымскому региону и Ростовской области.

⁷ Стандарт развития конкуренции в субъектах Российской Федерации (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.04.2019 № 768-п.). URL: <http://docs.cntd.ru/document/554275838>

⁸ Изергина Д.Ю. Анализ инвестиционного климата региона // Научно-методический электронный журнал «Концепт». 2017. Т. 39. С. 3001–3005. URL: <https://e-koncept.ru/2017/970927.htm>

К внутренним факторам, определяющим уровень социальной инфраструктуры Крыма, относятся:

- 1) комплексное развитие городов и районов полуострова;
- 2) применение ресурсосберегающих технологий, что, в частности, касается использования ветряной и солнечной энергии;
- 3) сохранение редких представителей флоры и фауны;
- 4) сохранение и восстановление культурно-исторических объектов;
- 5) расширение жилищного фонда и предоставление современных жилищно-коммунальных услуг;
- 6) стабилизация и укрепление межнациональных отношений, предотвращение соответствующих конфликтов;
- 7) развитие культуры каждого народа, проживающего в регионе;
- 8) совершенствование медицинского обслуживания;
- 9) улучшение инфраструктуры для людей с ограниченными возможностями, то есть инвалидной инфраструктуры;
- 10) предоставление широкого спектра образовательных услуг;
- 11) создание и развитие секций внешкольного образования;
- 12) улучшение дорожной инфраструктуры;
- 13) развитие внутреннего туризма;
- 14) развитие въездного туризма как фактора доходности и рациональное распределение туристов по территории региона с учетом допустимой антропогенной нагрузки;
- 15) широкое применение информационных технологий, рационализация информационного обеспечения населения (содержания и форм подачи информации).

Раскроем смысл некоторых из перечисленных факторов, определяющих развитие региона. Базовым среди названных направлений является комплексное развитие районов Крыма, предполагающее нивелирование экономических, социальных и культурных разрывов между ними. Во многом ему способствует развитие различных видов туризма, затрагивающих «бездействующие» населенные пункты.

В свете развития туризма важным аспектом предстает состояние дорожной инфраструктуры, а именно ширина дорог и качество дорожного покрытия. По мнению властей, достаточная и качественная автодорожная сеть станет главным фактором в развитии Крыма. Данная проблема должна решаться как на внутригородском уровне (что особенно важно для курортных и сопряженных с ними районов), так и применительно к междугороднему сообщению. В регионе значительно активизировались строительство и ремонт дорог, однако оптимальный и даже приемлемый варианты еще не реализованы.

Явно недостаточно в Крыму используется морской транспорт. Например, отменен даже такой внутренний маршрут, как Евпатория – Севастополь. Ранее мы уже указывали на возможность организации маршрута «Крымский месяц» (название обусловлено как продолжительностью отдыха, так и траекторией маршрута)⁹. В качестве крайних точек были определены Евпатория и Феодосия. По причине открытия Крымского моста маршрут рационально продлить до Керчи, а завершить его можно и в Севастополе. Таким образом, в одну сторону туристы могут следовать морем, останавливаясь в курортных городах и осматривая достопримечательности, а возвращаться по трассе «Таврида».

Немаловажное значение имеет развитие инфраструктуры для людей с ограниченными возможностями. В настоящее время создаваемая инфраструктура касается в основном оснащения пляжей. Импульс к развитию получил спорт для инвалидов (отметим деятельность Евпаторийской федерации спорта инвалидов), поэтому в регионе стали строить и соответствующие сооружения. Но необходимо также создавать инфраструктуру, обеспечивающую инвалидам возможность посещения театров, кино- и концертных залов, причем не только в курортных городах.

Как для инвалидов, так и для всех остальных категорий граждан важным вопросом является улучшение медицинского обслуживания. Наиболее остро данный вопрос стоит в сельских поселениях, особенно в труднодоступных районах. Следует оптимизировать численность медицинского персонала и укомплектовать сельские медицинские центры соответствующим оборудованием, создать для жителей возможность посещения медицинских учреждений в крупных населенных пунктах по предварительной записи.

Говоря об уровне жилищно-коммунальных услуг Крыма, приведем результаты социологических исследований. Согласно одному из опросов, половина жителей территории недовольна электро- и водоснабжением, треть – теплоснабжением. По результатам исследования общественного мнения об уровне социально-экономического развития Симферопольского района, к числу значимых проблем отнесены водообеспечение и качество воды, а важным фактором, препятствующим

⁹ Стратегия социально-экономического развития Симферопольского района Республики Крым до 2030 года. URL: http://подниково.пф/tinybrowser/files/novosti/03/pub_316908.pdf

развитию территории, наряду с дорогами, является обеспечение газом и электроэнергией. В данном ракурсе следует выявлять дополнительные водные источники и использовать нетрадиционные источники энергии.

Важное значение для развития региона имеет расширение спектра образовательных услуг. Как указывают А.Р. Сардарян и А.А. Петроченко, существует прямая зависимость между уровнем образования работников и уровнем ВВП [7, 8]. Указанные авторы приводят в пример Австралию, которая входит в число десяти стран с наивысшим уровнем душевого ВВП (43 073 долл. США на душу населения) при индексе образованности 0,932¹⁰.

На фоне общей тенденции развития информационных технологий требуется улучшение информационного обслуживания населения. Следует разрабатывать новые формы структурирования и подачи информации, улучшать ее содержание, чтобы повысить потребительскую грамотность населения.

Перейдем к внутренним факторам, определяющим уровень социальной инфраструктуры Ростовской области. К ним можно отнести:

- 1) совершенствование автомобильных дорог (в настоящее время в регионе отмечается недостаточная пропускная способность дорог);
- 2) модернизацию опорной транспортной сети Ростовской области (существующая сеть региона не соответствует перспективам грузо- и пассажиропотоков);
- 3) обеспечение соответствия качества транспортных услуг современным требованиям и социальным нормам;
- 4) продвижение технологий интеллектуальных транспортных систем в сфере организации автомобильных перевозок, управления дорожным движением, транспортного сервиса и безопасности дорожного движения;
- 5) формирование Верхне-Донского транспортного узла;
- 6) развитие водного и морского транспорта, в частности Азово-Донского водного пути;
- 7) развитие финансово-банковского сектора Ростовской области и создание условий для придания Ростову-на-Дону статуса финансовой столицы юга России;
- 8) улучшение медицинского обслуживания;
- 9) строительство линий скоростного трамвая в Ростове-на-Дону;
- 10) создание условий для предпринимательской деятельности;

¹⁰ Стратегия развития транспортного комплекса Ростовской области до 2030 года.
URL: <http://www.mindortrans.donland.ru/Default.aspx?pageid=107384>

- 11) развитие агломерации «Большой Ростов»;
- 12) улучшение системы экологической безопасности с учетом развития промышленности и транспортной системы области;
- 13) создание областной системы воздушного сообщения на базе местных воздушных линий и аэропортов¹¹;
- 14) развитие системы электронного документооборота; обслуживания по принципу «одного окна»; инфраструктуры МФЦ центров;
- 15) строительство спортивных сооружений и создание условий для массовых занятий спортом и развития спорта высших достижений;
- 16) устранение неравномерности в обеспеченности населения Ростовской области услугами дошкольных образовательных учреждений, общеобразовательных школ (особенно в сельской местности, где недостаточно учителей);
- 17) развитие системы социального обслуживания инвалидов; детей, оставшихся без попечения родителей, находящихся в трудной жизненной ситуации; детей с ограниченными возможностями¹².

К числу наиболее актуальных проблем дорожного комплекса Ростовской области относятся следующие:

- в Ростовской области доля дорог низкой категории составляет около 80%;
- 1,3% дорог общего пользования не имеют твердого покрытия, что затрудняет круглогодичное движение транспорта;
- большая часть автомобильных дорог общего пользования работает в режиме превышения оптимального уровня загрузки; 35,7% протяженности федеральных, 34,4% региональных и 50,1% межмуниципальных дорог не соответствуют по основным техническим параметрам существующей интенсивности движения;
- остро стоит вопрос развития автодорожной сети в сельской местности, что сдерживает развитие агропромышленного комплекса;
- параметры въездов в Ростов-на-Дону не соответствуют сложившимся транспортным потокам, что приводит к перегрузке дорог, особенно в период летних «пиковых» нагрузок;

¹¹ Стратегия социально-экономического развития Ростовской области на период до 2030 года.
URL: <https://www.donland.ru/activity/2158/>

¹² Федеральная целевая программа «Развитие физической культуры и спорта в Российской Федерации на 2016–2020 годы» (утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 21.01.2015).
URL: <http://static.government.ru/media/files/x7uHn4HpRIM.pdf>

- серьезной проблемой является наличие железнодорожных переездов, ограничивающих скорость движения;
- малая пропускная способность пограничных пунктов, что является сдерживающим фактором развития на территории Ростовской области перевозок грузов в системе МТК;
- 37% мостов и путепроводов Ростовской области находятся в неудовлетворительном состоянии.

Для внутреннего водного и морского транспорта Ростовской области характерно следующее: высокий износ гидротехнических сооружений Волго-Донского канала; отсутствие межобластных и международных пассажирских перевозок водным транспортом и туристических круизных маршрутов.

Для развития финансово-банковского сектора области необходимо развитие региональных рынков банковских услуг в направлении наращивания внутреннего инвестиционного потенциала, стимулирование деловой активности в реальном секторе экономики и оживление потребительского спроса.

Общая продолжительность жизни в Ростовской области составляет 66,7 лет; по этому показателю область находится на предпоследнем месте в России. Увеличению продолжительности жизни может способствовать развитие областной системы здравоохранения. На данный момент улучшению медицинского обслуживания населения Ростовской области препятствуют следующие факторы:

- оказание экстренной медицинской помощи по принципу территориальной принадлежности, а не по принципу наиболее близко расположенной бригады;
- недостаточная укомплектованность и техническая оснащенность бригад скорой медицинской помощи;
- сокращение специальных бригад и отток опытного медицинского персонала;
- неудовлетворительное состояние материально-технической базы лечебно-профилактических учреждений.

Несовершенство организации работы скорой медицинской помощи, низкая эффективность профилактической работы первичного звена медицинской помощи, отсутствие системы амбулаторного долечивания и патронажа привели к тому, что стационарная помощь выступает в качестве основного уровня в системе охраны здоровья населения. В целях развития инфраструктуры здравоохранения и развития здорового образа жизни жителей Ростовской области необходимо:

- сделать более доступным для жителей региона оказание дорогостоящих видов медицинской помощи;

- оснастить медицинские учреждения высокотехнологичным оборудованием;
- совершенствовать лекарственное обеспечение льготных категорий граждан;
- сделать спортивные объекты доступными для большинства граждан, особенно для лиц с ограниченными возможностями по здоровью и инвалидов;
- повышать мотивацию граждан к систематическим занятиям спортом и ведению здорового образа жизни.

Обозначив внутренние факторы, определяющие уровень социальной инфраструктуры Крыма и Ростовской области, перейдем к внешним факторам. К внешним факторам, определяющим уровень социальной инфраструктуры Крыма, можно отнести:

- обеспечение безопасности населения;
- развитие отношений со странами, народы которых этнически связаны с жителями полуострова;
- расширение межрегионального сотрудничества с другими регионами России;
- реализацию образовательных программ совместно с учебными заведениями других регионов России и зарубежья;
- развитие культурных связей на государственном и международном уровнях, способствующих соответствующему обмену в области искусства.

Весьма значимым является экономическое взаимодействие Крымского региона с другими регионами России. С открытием Крымского моста взаимодействие становится более тесным, что в первую очередь касается Краснодарского края. В данном ракурсе дополнительные функции выпадают на долю уже функционирующих городов-связей [9]. Кроме того, ряд населенных пунктов (к примеру, село Приозерное в Крыму) также могут выступить в данной роли.

Уровень социальной инфраструктуры Ростовской области определяется следующими внешними факторами:

- несоответствие специализации и оснащенности морских и речных портов структуре и объемам существующих и перспективных внешнеторговых грузопассажирских перевозок в Западную Европу и Среднюю Азию;
- укрепление позиций области как культурного центра на юге России;
- формирование привлекательного имиджа региона за рубежом;

- продвижение туризма, экскурсионно-прогулочного обслуживания населения с созданием туристических маршрутов в бассейне реки Дон и на направлениях в центр страны, проработка вопросов создания круизной линии на маршрутах Ростов-на-Дону – Керчь – Ялта – Севастополь – Евпатория – Одесса – Дунай, а также к российским курортам Черноморского побережья;
- проведение мероприятий по борьбе с незаконной миграцией и легализации иностранной рабочей силы;
- расширение взаимодействия учреждений высшего и среднего профессионального образования Ростовской области как внутри страны, так и за рубежом [10].

Особый интерес в контексте межрегиональных сравнений конкурентных позиций, помимо Республики Крым, представляют локальные конкуренты – Краснодарский край и Воронежская область. Краснодарский край незначительно опережает Ростовскую область по таким составляющим, как потребительский, финансовый, институциональный, природно-ресурсный потенциал. Ростовская область существенно отстает от Краснодарского края по туристическому потенциалу (16 и 1 место соответственно), и в этом контексте основной задачей становится сокращение разрыва. Необходимо сосредоточиться на усилении конкурентных позиций.

Для успешного развития регионов необходимо:

- относительно внутренних социально-инфраструктурных факторов – «взращивать» положительные и нивелировать отрицательные;
- относительно внешних социально-инфраструктурных факторов – максимизировать положительные и сводить к минимуму отрицательные (в крайнем случае, адаптироваться к ним).

Понятия «непроизводственная сфера» и «социальная инфраструктура» близки по смыслу, но не тождественны: первое понятие употребляется при «чистом» пользовании услугой, а второму соответствует ее утилитарная направленность.

Развитие социальной инфраструктуры особенно ярко проявляется в масштабе региона и определяется рядом внутренних и внешних факторов. В разных регионах акцентируется внимание на различных факторах социальной инфраструктуры, что и было показано на примере Республики Крым и Ростовской области. В Крыму первоочередным внутренним социально-инфраструктурным фактором-направлением является комплексное развитие территорий, при котором приоритет имеет туризм. Внутренними факторами социальной инфраструктуры Ростовской области являются: развитие Ростовской агломерации; модернизация морских и речных портов в целях их соответствия существующим и перспективным грузо- и пассажиропотокам; развитие эффективных кластеров в регионе, что обусловлено географическим положением Ростовской области.

Для Ростовской области остро стоит вопрос реформы системы профессионального образования (на региональном рынке труда сохраняется дисбаланс спроса и предложения рабочей силы). У двух рассматриваемых регионов есть и общие факторы; к ним можно отнести, например, совершенствование дорожной инфраструктуры. Улучшение качества социальной инфраструктуры – одна из важнейших задач, решение которой создает условия и возможности для формирования и развития человеческого потенциала. Для принятия решений по улучшению и развитию социальной инфраструктуры региона ее необходимо оценивать, применяя систему показателей, определяющих как результативность работы организаций, так и удовлетворенность потребителей. Выявление, оценка, анализ внутренних факторов, во многом определяемых особенностями региона, а также всесторонний учет влияния внешних факторов обеспечат конкурентоспособность экономики и комфортное проживание граждан на данной территории.

Таблица 1

Проявление свойств услуги в аспектах процесса и результата

Table 1

Displaying service properties in process and result

Свойства услуги	Проявление по отношению к процессу	Проявление по отношению к результату
Возможность восприятия услуги только с момента ее выполнения	Оказание услуги может ощущаться, восприниматься зрением, слухом и обонянием	Возможно определение изменений объекта с помощью органов чувств
Совпадение производства и потребления	Не полностью относится к финансовым и информационным услугам	Результат сразу может быть оценен исполнителем и потребителем
Невозможность складирования и перемещения	Перемещаться может субъект услуги, складирование нереально	Результат услуги сохраняется на протяжении определенного времени
Вариативность качества	Зависит от квалификации, физического и морального состояния субъекта услуги, даже его отношений с объектом обслуживания	Определяется сравнением с идентичной услугой

Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Список литературы

1. Шеховцов Р.В., Авакян О.С. Роль инфраструктуры в социально-экономическом развитии региона // Финансовые исследования. 2017. № 2. С. 168–173.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-infrastruktury-v-sotsialno-ekonomicheskom-razviti-regiona/viewer>
2. Шеховцов Р.В., Абрамов Н.В. Управление развитием региональной социально-экономической системы (на материалах Ростовской области) // Финансовые исследования. 2017. № 3. С. 96–105.

- URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/upravlenie-razvitiem-regionalnoy-sotsialno-ekonomicheskoy-sistemy-na-materialah-rostovskoy-oblasti/viewer>
3. Eberts R.W. Public Infrastructure and Regional Economic Development. *Federal Reserve Bank of Cleveland, Economic Review*, 1990, vol. 26, iss. Q I, pp. 15–27. URL: https://www.researchgate.net/publication/5028837_Public_Infrastructure_and_Regional_Economic_Development
 4. Kumari A., Sharma A.K. Physical & Social Infrastructure in India & Its Relationship with Economic Development. *World Development Perspectives*, 2017, vol. 5, pp. 30–33. URL: <https://doi.org/10.1016/j.wdp.2017.02.005>
 5. Jochimsen R. Theorie der Infrastruktur: Grundlagen der Marktwirtschaftlichen Entwicklung. Tübingen, Mohr, 1966, 253 p.
 6. Скоробогатова Т.Н. Сервисная логистика в рекреационном секторе: монография. Симферополь: Диайпи, 2010. 402 с.
 7. Сардарян А.Р., Петроченко А.А. Современное состояние и проблемы рынка труда в странах ЕАЭС // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Экономика. Управление. Право. 2018. Т. 18. Вып. 1. С. 19–27. URL: <https://doi.org/10.18500/1994-2540-2018-18-1-19-27>
 8. Петроченко А.А. Трудовая мобильность молодежи в странах Евразийского экономического союза // Экономика труда. 2017. Т. 4. № 2. С. 103–110. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/trudovaya-mobilnost-molodezhi-v-stranah-evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza/viewer>
 9. Скоробогатова Т.Н. Туристы как потребители услуг и инициаторы развития городов-связей // Логистика. 2012. № 2. С. 31–33. URL: http://www.logistika-prim.ru/sites/default/files/31-33_0.pdf
 10. Тестина Я.С., Очирова Т.Б. Управление развитием социальной инфраструктуры региона (на примере Ростовской области) // Экономика и предпринимательство. 2012. № 6. С. 109–114.

Информация о конфликте интересов

Мы, авторы данной статьи, со всей ответственностью заявляем о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

SOME REFLECTIONS ON SOCIAL STRUCTURE: THEORETICAL AND PRACTICAL ASPECTS

Tat'yana N. SKOROBOGATOVA ^{a,*}, Inna Yu. MARAKHOVSKAYA ^b

^a V.I. Vernadsky Crimean Federal University (Vernadsky CFU),
Simferopol, Republic of Crimea, Russian Federation
stn57@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0002-3493-4480>

^b Platov South-Russian State Polytechnic University (NPI),
Novocherkassk, Rostov Oblast, Russian Federation
smafred@yandex.ru
<https://orcid.org/0000-0002-4332-0368>

* Corresponding author

Article history:

Article No. 146/2020
Received 18 March 2020
Received in revised form
15 April 2020
Accepted 28 April 2020
Available online
16 June 2020

JEL classification: I31

Keywords: infrastructure,
service sector, level of
social infrastructure

Abstract

Subject. This article discusses the role of social infrastructure in the national economy and analyzes the relationship between the notions of *Infrastructure*, *Service Industry* and *Non-Productive Sphere*.

Objectives. The article aims to outline a methodology for development of the social infrastructure of Russia's regions.

Methods. For the study, we used the methods of statistical and comparative analyses. The Republic of Crimea and Rostov Oblast's social infrastructure development was considered as a case study.

Results. The article finds that the level of social infrastructure is determined by a number of internal and external factors. By analyzing and assessing such factors, it is possible to develop promising areas for the social sphere advancement.

Conclusions. Assessment and analysis of internal factors largely determined by the region's characteristics, as well as a comprehensive consideration of the impact of external factors will help ensure the competitiveness of the region's economy.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2020

Please cite this article as: Skorobogatova T.N., Marakhovskaya I.Yu. Some Reflections on Social Structure: Theoretical and Practical Aspects. *Regional Economics: Theory and Practice*, 2020, vol. 18, iss. 6, pp. 1063–1078.
<https://doi.org/10.24891/re.18.6.1063>

References

1. Shekhovtsov R.V., Avakyan O.S. [The role of infrastructure in the socio-economic development of the region]. *Finansovye issledovania*, 2017, no. 2, pp. 168–173.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-infrastruktury-v-sotsialno-ekonomicheskom-razviti-regiona/viewer> (In Russ.)

2. Shekhovtsov R.V., Abramov N.V. [Development of the regional social and economic system (on materials of the Rostov region)]. *Finansovye issledovaniya*, 2017, no. 3, pp. 96–105. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/upravlenie-razvitiem-regionalnoy-sotsialno-ekonomicheskoy-sistemy-na-materialah-rostovskoy-oblasti/viewer> (In Russ.)
3. Eberts R.W. Public Infrastructure and Regional Economic Development. *Federal Reserve Bank of Cleveland, Economic Review*, 1990, vol. 26, iss. Q I, pp. 15–27. URL: https://www.researchgate.net/publication/5028837_Public_Infrastructure_and_Regional_Economic_Development
4. Kumari A., Sharma A.K. Physical & Social Infrastructure in India & its Relationship with Economic Development. *World Development Perspectives*, 2017, vol. 5, pp. 30–33. URL: <https://doi.org/10.1016/j.wdp.2017.02.005>
5. Jochimsen R. Theorie der Infrastruktur: Grundlagen der Marktwirtschaftlichen Entwicklung. Tübingen, Mohr, 1966, 253 p.
6. Skorobogatova T.N. *Servisnaya logistika v rekreatsionnom sektore: monografiya* [Service logistics in the recreational sector: a monograph]. Simferopol, Diaipi Publ., 2010, 402 p.
7. Sardaryan A.R., Petrochenko A.A. [The current state and problems of the labor market in the EAEC countries]. *Izvestiya Saratovskogo universiteta. Novaya seriya. Seriya: Ekonomika. Upravlenie. Pravo = Izvestiya of Saratov University. New Series. Series: Economics. Management. Law*, 2018, vol. 18, iss. 1, pp. 19–27. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.18500/1994-2540-2018-18-1-19-27>
8. Petrochenko A.A. [Labor mobility of youth in the countries of the Eurasian Economic Union]. *Ekonomika truda = Russian Journal of Labor Economics*, 2017, vol. 4, no. 2, pp. 103–110. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/trudovaya-mobilnost-molodezhi-v-stranah-evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza/viewer> (In Russ.)
9. Skorobogatova T.N. [Tourists as consumers of services and initiators of towns-ties development]. *Logistika = Logistics*, 2012, no. 2, pp. 31–33. URL: http://www.logistika-prim.ru/sites/default/files/31-33_0.pdf (In Russ.)
10. Testina Ya.S., Ochirova T.B. [Management of development of social infrastructure of the region (on an example of Rostov region)]. *Ekonomika i predprinimatel'stvo = Journal of Economy and Entrepreneurship*, 2012, vol. 6, no. 6, pp. 109–114. (In Russ.)

Conflict-of-interest notification

We, the authors of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.