

9. Савоскул С.С. Местное самосознание в современной России (по материалам Переславля-Залесского) // Отечественная история. 2006. № 4. С. 159.
10. Спирина Е.А. Культурная идентичность: сущность, структура, типология // <http://www.elcom.ru/~human/2008ns/22sea.htm>
11. Тоффлер Э. Шок будущего. – М., 2002.
12. Хёсле В. Кризис индивидуальной и коллективной идентичности // Вопросы философии. 1994. №10. С. 112—123.
13. Шаров А.В. Взаимодействие культур и проблема идентичности // Общечеловеческое и национальное в философии: II международная научно-практическая конференция КРСУ (27-28 мая 2004 г.) – С. 171.
14. Эриксон Э. Идентичность: юность и кризис. М.: Прогресс, 1996.

УДК 336(075.32)

НАУЧНЫЕ ПОДХОДЫ К ИССЛЕДОВАНИЮ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ SCIENTIFIC APPROACHES TO THE STUDY OF SOCIAL INFRASTRUCTURE

Холопова Ю.С.

Khopolova Y.S.

*ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ – ФИЛИАЛ ФГОУ ВПО «УЛЬЯНОВСКАЯ
ГОСУДАРСТВЕННАЯ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННАЯ АКАДЕМИЯ»*

*THE TECHNOLOGICAL INSTITUTE-THE BRANCH OF THE ULYANOVSK STATE
ACADEMY OF AGRICULTURE.*

The paper examines existing research approaches to examining the nature and the study of social infrastructure, namely the material and the real concept, task, industry and activity-quot approaches.

На современном этапе экономического развития конечные результаты функционирования производства, уровень жизни населения все в большей степени зависят не только от эффективности работы непосредственно предприятий и организаций сферы материального производства, но и от степени развития инфраструктуры.

Слово инфраструктура имеет латинское происхождение (infra – под, внизу и structura – строение, постройка). Сам термин «инфраструктура» заимствован из военного лексикона. Изначально он был предназначен для обозначения комплекса вспомогательных служб, которые обеспечивали функционирование подразделений вооруженных сил.

Термин «инфраструктура» закрепился в экономической литературе сравнительно поздно, но это вовсе не означает, что проблемы анализа сущности и развития инфраструктуры не рассматривались экономистами. Еще К. Маркс, анализируя сферу производства, указывал на значимость инфраструктуры. Он отмечал, что «...кроме тех вещей, посредством которых труд воздействует на предмет труда и которые поэтому так или иначе служат проводниками его деятельности, в более широком смысле к средствам процесса труда относятся все материальные усло-

вия, необходимые вообще для того, чтобы процесс мог совершаться. Прямо они не входят в него, но без них он или совсем невозможен, или может происходить лишь в несовершенном виде. . . примером этого же рода средств труда. . . могут служить рабочие здания, каналы, дороги и т.д.» [3, с. 12].

Наиболее часто в литературе можно встретить деление инфраструктуры на производственную и социальную. Однако необходимо отметить, что хотя такой взгляд на вопрос о классификации инфраструктуры очень распространен, он имеет существенный недостаток. Этот недостаток связан с тем, что в инфраструктуре имеется ряд объектов, которые можно одновременно отнести и к производственной и к социальной (дороги, телефонные сети и т.д.).

Анализ трудов отечественных и зарубежных ученых, посвященных теме исследования, позволил выделить три основных научных подхода к пониманию сущности социальной инфраструктуры: *материально-вещественная концепция, целевой и отраслевой подходы*.

Представителями материально-вещественной концепции инфраструктуры, отождествляющей так называемые «общие условия» К.Маркса с материально-технической базой отраслей социальной инфраструктуры являются Ж.Т. Тощенко, С.И.Хватов, М.А.Абрамов.

Ж. Т. Тощенко определяет социальную инфраструктуру как «устойчивую совокупность материально-вещественных элементов, создающих общие условия для рациональной организации основных видов деятельности человека – трудовой, общественно-политической и других, - развивающихся в интересах рабочего класса, всех трудящихся социалистического общества» [4, с.29]. Он отмечал постепенно возрастающую и усиливающуюся роль социальной инфраструктуры по мере развития производительных сил, усложнения системы человеческих и производственных потребностей. Стихийный характер развития инфраструктуры на ранних этапах развития капитализма постепенно в ходе исторического развития сменяется ее организацией в рамках национального хозяйства. В конечном итоге, «общие условия процесса труда, сознательно или неосознанно, стали рассматриваться в качестве неперменного компонента промышленного, а затем и сельскохозяйственного производства» [4, с. 9].

Аналогичной точки зрения придерживается в своих работах и С.И.Хватов. Под инфраструктурой он понимает то, что «материализуется в основных фондах отраслей, входящих в ее состав» [2, с.20]. Сходная точка зрения характерна также для М.А.Абрамова. Социальную инфраструктуру он рассматривает «как элемент материальных условий, обеспечивающих дальнейшее освоение территории, привлечение и закрепление работников в городе, нормальное проживание населения на определенной территории» [2, с.20].

А. И. Кочерга и А. А. Мазараки – представители целевого подхода к определению и анализу сущности социальной инфраструктуры, т.е. они подходят к рассмотрению ее как структурного элемента народнохозяйственного комплекса. Ученые также исходят из положений марксизма-ленинизма о влиянии на общественное производство природных (естественных) и общих условий, подчеркивают возрастание роли и значения общих условий в эволюционном процессе развития производства. А. И. Кочерга и А. А. Мазараки считают, что «инфраструктура как экономическая категория выражает производственные отношения по поводу деятельности различных объектов как производственного, так и непроизводственного характера, направленных на создание комплекса условий для развития экономики и обеспечения жизнеде-

тельности и интеллектуального развития индивидуумов, т.е. общих условий роста общественного производства и социального прогресса». Социальная инфраструктура, по их мнению, «выражает экономические отношения между... обществом и его членами по поводу потребления специфических благ – материальных и нематериальных услуг, необходимых для воспроизводства рабочей силы, гармоничного развития личности, общественной активности индивидуумов» [4, с.36]. Ученые-экономисты приходят к выводу, что в сферу анализа нужно вовлекать кроме материально-технической базы «и прочие ресурсы, так как общие условия общественного прогресса создаются посредством деятельности системы парходов, телеграфов, а не только ее материальной части» [4, с.19]. Они считают, что под инфраструктурным объектом следует понимать «целостный функционирующий объект, деятельность которого создает общие условия общественного производства и социального развития, а не часть материально-технической базы» [4, с.19].

Наиболее распространенным подходом к рассмотрению сущности инфраструктуры является отраслевой подход. Его представителями являются С.А. Хейнман, И.П.Горбунов, С.Г.Важенин, М.С. Платон, А.С. Изотов.

Так, например, С.А.Хейнман однозначно понимал под инфраструктурой комплекс отраслей, предназначенных для обслуживания материального производства.

С.Г. Важенин дополняет это определение и рассматривает социальную инфраструктуру, «как совокупность отраслей и подотраслей народного хозяйства и видов деятельности, функциональное назначение которых в системе общественного производства выражается в производстве и реализации услуг и духовных благ для населения» [4, с. 172].

С течением времени ученые начинают сосредотачивать свое внимание на инфраструктуре не только как на условии, необходимом для эффективного развития материального производства, но и как на условии при решении социальных задач общества. М. С. Платон в своих работах также неоднократно указывает на невозможность оптимального общественного развития в ходе исторического развития и усложнения экономических связей без создания «комплекса условий, обеспечивающих как эффективное функционирование производства, так и нормальное осуществление всех видов жизнедеятельности людей». Под социальной инфраструктурой он понимает «систему интегрированных отраслей хозяйства, комплекс учреждений и организаций, обеспечивающих благоприятные условия жизнедеятельности человека в трудовой, общественно-политической и духовной сферах и одновременно в сфере семьи и быта» [2, с.3-4].

А. С. Изотов, проводя исследование социальной инфраструктуры как инструмента повышения эффективности предприятия, отмечает, что «применительно к экономике под инфраструктурой понимают совокупность отраслей и видов деятельности, обслуживающих ее с целью создания необходимых условий для нормального функционирования производства» [4, с.10]. В условиях рыночной экономики инфраструктура выступает, по мнению А.С. Изотова, «с одной стороны, как инструмент для разработки методов регулирования экономики, а, с другой стороны, как средство защиты интересов частных предпринимателей» [4, с.24].

Л. В. Бондаренко и И.Т.Шаяхметов определяют социальную инфраструктуру села как «территориально-отраслевой комплекс, обеспечивающий социально-пространственные условия воспроизводства рабочей силы, социализации и социальной защиты населения, сохранение и развитие демографического, трудового и духовного потенциала общества» [1, с.14]. Сходной точки зрения придерживаются

А.Б.Елканов, В.И.Шулепов.

В противовес выделенных нами трех основных подходов к раскрытию сущности социальной инфраструктуры (материально-вещественная концепция, целевой подход, отраслевой подход) С.П.Федулов при изучении природы социальной инфраструктуры выделяет два концептуальных подхода: «отраслевой» и «деятельностный». Представители отраслевого подхода – ученые англо-американской и советской (российской) школ. Они впервые обратили внимание на то, что инфраструктура представляет собой совокупность общих условий, а не отдельных объектов или элементов. Сущность же «деятельностного» подхода сводится, по мнению ученого, к тому, что:

- главным критерием и целью развития социальной инфраструктуры выступает обеспечение рациональных условий жизни человека;
- основными факторами развития социальной инфраструктуры выступают потребности, ожидания, ценностные установки населения;
- главная роль в процессе создания общих условий принадлежит материально-вещественным элементам.

Представленные научные подходы к исследованию социальной инфраструктуры демонстрируют неоднозначность трактования и понимания сущности социальной инфраструктуры, а также свидетельствует о том, что проблематика ее формирования и функционирования достаточно актуальна на любом этапе экономического развития.

Литература:

1. Бондаренко Л.В., Шаяхметов И.Т. Методологические основы формирования социальной инфраструктуры села. – Москва, 2000.–66 с.
2. Платон М.С. Социальная инфраструктура села. – М.: Агропромиздат, 2006. – 150с.
3. Социальная инфраструктура: вопросы теории и практики. Отв. редактор А.И. Кочерга. – Киев, Наукова думка, 2002. - 335 с.
4. Тощенко Ж.Т. Социальная инфраструктура: сущность и пути развития. – М.: Мысль, 2002. – 206 с.

УДК 681.142.37

ИНТЕРНЕТ-КУЛЬТУРА: СОЦИАЛЬНО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ THE INTERNET-CULTURE: SOCIAL AND PEDAGOGICAL ASPECT

**ЯКУТОВА Ю.А.
YAKUTOVA J.A.**

**УЛЬЯНОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМ. И.Н.
УЛЬЯНОВА**

ULIANOVSK STATE PEDAGOGICAL UNIVERSITY (I.N.ULIANOV)

In the article are considered theoretical bases of formation process the Internet - cultures at the schoolboys. Materials of this article are based on the results of dissertational research.