

ИНФРАСТРУКТУРА КАК ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА И ЕЕ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ



**ОЛЬГА
РЫКАЛИНА**
РУ им.
Г.В.Плеханова,
кафедра
маркетинга,
старший
преподаватель,
к.э.н.

На темпы и качество экономического роста оказывает влияние целый ряд факторов. Из всего их многообразия, описанного в различных теоретических работах, посвященных экономическому росту, выделим несколько основных (рис. 1).



Рисунок 1
Факторы экономического роста

Как видно из рисунка, одним из составляющих совокупного потенциала страны является инфраструктурный потенциал, а в факторах экономического роста присутствует развитость инфраструктуры. Это вполне естественно, так как инфраструктура представляет собой экономическую систему в виде комплекса услуг, обеспечивающих нормальную жизнедеятельность общества и создающих необходимые условия функционирования материального производства и обращения продукции.

Инфраструктуру принято подразделять на производственную, социально-бытовую и институциональную. Объектами производственной инфраструктуры являются: материально-техническое снабжение, грузовой транспорт, складское хозяйство, упаковочная индустрия, коммунальное хозяйство, строительная индустрия, связь, ремонтное обслуживание, каналы, речные и морские порты, аэропорты, железные и автомобильные дороги. К социально-бытовой инфраструктуре относятся: пассажирский транспорт, жилищно-коммунальное хозяйство, бытовое обслуживание, торговля и общественное питание, связь, здравоохранение, образование, банки, туризм, физическая культура и спорт. Институциональная инфраструктура включает: государственное управление, правосудие, финансы и кредит, сертификацию, лицензирование, экологию, налогообложение, безопасность, охрану правопорядка.

Необходимо отметить, что такие объекты, как транспортное хозяйство (грузовой и пассажирский транспорт), складское хозяйство, связь, коммунальное хозяйство, железные и автомобильные дороги, речные и морские порты, аэропорты, мосты и тоннели, одновременно входят в производственную и социально-бытовую инфраструктуру, так как обслуживают как материальное производство, так и население.

В связи с тем, что на экономический рост в значительной степени оказывают влияние производственная и социально-бытовая инфраструктуры, в дальнейшем будем рассматривать эти два вида инфраструктуры.

Следует отметить, что инфраструктура постоянно увеличивает объемы оказываемых услуг. Так, например, ежегодно грузооборот магистрального транспорта увеличивается в среднем на 100 млн тонно-километров, а пассажирооборот транспорта общего пользования — на 8 млрд пассажиро-километров. Если принять за 100% объем грузовых перевозок, осуществляемых ежегодно в Российской Федерации, то по видам транспорта (исключая трубопроводный) их структура имеет следующий вид: железнодорожный — 15,55%, автомобильный — 82,22%, морской — 0,42%, внутренний водный — 1,80%, воздушный — 0,01%. Структура перевозок пассажиров по видам транспорта общего пользования следующая: железнодорожный — 5,80%, автобусный — 54,19%, таксомоторный — 0,03%, трамвайный — 11,35%, троллейбусный — 12,23%, метрополитен — 16,07%, морской — 0,01%, внутренний водный — 0,09%, воздушный — 0,23% (рассчитано по данным российских статистических ежегодников).

В свою очередь, структура платных услуг, оказываемых населению социально-бытовой инфраструктурой, имеет сле-

АННОТАЦИЯ

В статье рассматривается понятие «инфраструктура» с точки зрения экономической теории, взаимосвязь экономического роста и развития инфраструктуры, взаимосвязь логистики и производственной, социально-бытовой и институциональной инфраструктур, их влияние на макроэкономику.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Экономическая теория, факторы экономического роста, логистическая составляющая инфраструктуры, производственная инфраструктура, социально-бытовая инфраструктура, институциональная инфраструктура, экономическая система, инфраструктурные взаимосвязи.

ANNOTATION

The term of «infrastructure» in terms of economic theory is considered in the article.

The interrelation between economic growth and infrastructure development, between logistics and production, social, domestic and institutional infrastructure, and their impact on macroeconomics is also considered in this paper.

KEYWORDS

Economic theory, growth factors, the logistic component of infrastructure, industrial infrastructure, social infrastructure, institutional infrastructure, economic system, infrastructural relationships.

дующий вид: бытовые — 9,95%, транспортные — 21,43%, связи — 19,76%, жилищные — 5,20%, коммунальные — 17,53%, гостиниц и аналогичных средств размещения — 2,63%, культуры — 1,63%, туристские — 1,79%, физической культуры и спорта — 0,63%, медицинские — 4,79%, санаторно-оздоровительные — 1,42%, ветеринарные — 0,18%, правового характера — 2,50%, системы образования — 7,04%, другие услуги — 3,52% (рассчитано по данным российских статистических ежегодников).



О значимости функционирования инфраструктуры для национальной экономики можно судить по количеству занятого населения в различных обслуживающих сферах, которое составляет в настоящее время порядка 72%, а также по величине инвестиций в эти сферы — ежегодные инвестиции в основной капитал инфраструктуры составляют в среднем 35% от всего объема инвестиций в основной капитал.

Если все ежегодные инвестиции в основной капитал принять за 100%, то в среднем по видам экономической деятельности инвестиции в инфраструктуру имеют следующий вид: транспорт — 43,30%; производство и распределение газа и воды — 15,46%; строительство — 6,57%; связь — 6,78%; торговля (оптовая и розничная), ремонт бытовых изделий и предметов пользования — 6,39%; предоставление коммунальных услуг — 5,54%; здравоохранение и предоставление социальных услуг — 4,77%; образование — 4,00%; государственное социальное обеспечение — 3,34%; финансовая деятельность — 1,98%; научные исследования — 0,82%; услуги гостеприимства (гостиницы и рестораны) — 0,75% (рассчитано по данным российских статистических ежегодников).

Инфраструктура выступает фактором экономического роста, участвуя прямо и косвенно в создании национального дохода. Прямое участие инфраструктуры заключается в обслуживающей деятельности, облагаемой рядом федеральных и региональных налогов, а также в получении прибыли предприятиями материального производства, так как стоимость услуг по транспортированию, погрузке-разгрузке, складированию, хранению, комплектованию заказов, сортированию, фасованию, упаковке продукции входит составной частью в ценовую характеристику конечной готовой продукции. Прямое влияние на величину национального дохода

оказывает и торговая сфера (оптовая и розничная торговля). Например, оборот розничной торговли ежегодно в среднем увеличивается на 3,0 млрд руб.

Косвенное, опосредованное влияние на создание национального дохода инфраструктура оказывает услугами управленческого аппарата, здравоохранения, образования, физической культуры и спорта и целым рядом других услуг, способствующих нормальному функционированию национального хозяйства и жизнедеятельности общества. Одновременно, инфраструктура косвенно влияет на развитие научно-технического прогресса, выдвигая определенные требования к создаваемым новым образцам материалов и технических устройств — экологичные упаковочные материалы, транспортные, подъемно-транспортные, строительные средства и механизмы, являющиеся более производительными и экономичными. Таким образом, инфраструктура опосредованно влияет на производительность труда, экологию окружающей среды, экономию топлива, газа, электроэнергии.

Логистика как составляющая инфраструктуры призвана управлять потоковыми процессами, включающими материальный, финансовый, информационный и людской потоки. При этом по-



токи постоянно находятся в динамике: изменяются количественные характеристики потоков, видоизменяются направления движения в потоках; усложняется их организация; меняется структура управленческого воздействия; расширяется круг задач, решаемых при планировании и прогнозировании потоковых процессов. В этой связи инфраструктура должна адекватно реагировать на все изменения, осуществляемые в потоках, а также своевременно корректировать свою деятельность в соответствии с процессами, происходящими в потоках.

Стратегической целью логистики в управлении материальным потоком является своевременное обеспечение потребителей сырьем, материалами, полуфабрикатами, комплектующими изделиями, запасными частями, готовой продукцией в каждом звене логистической цепи. Одновременно продукция материально-технического назначения должна быть доставлена потребителям в установленное место, в требуемых объемах и в необходимой номенклатуре.

Что касается людского, информационного и финансового потоков, то управление цепями поставок в них осуществляется опосредованно и представляет собой косвенное, но существенное влияние: людской поток должен быть обеспечен ком-

фортом, требуемыми санитарно-гигиеническими условиями, продуктами питания; информационный и финансовый потоки должны быть обеспечены обслуживанием, профилактикой и ремонтом технических устройств, используемых в процедурах и операциях, осуществляемых в этих потоках. Кроме этого финансовый поток должен быть обеспечен организацией процесса физического движения наличных денег.

Людской, информационный и финансовый потоки имеют свои специфические особенности, выходящие за пределы компетентности процесса управления цепями поставок. При этом общая особенность для этих потоков состоит в содержании объекта движения, который не доставляется поставщиком потребителю в виде материальных ресурсов. К нему относятся люди, информация, финансовые средства.

Для людского потока важными специфическими чертами являются следующие: пропускная способность пассажирского транспорта, вокзалов, аэропортов, морских и речных портов; количество посадочных мест на стадионах, в театрах, кинотеатрах, в сфере общественного питания; общее количество номеров и свободных номеров в отелях; количество учащихся в школах, лицеях, институтах и университетах; количество и наличие мест для пациентов в госпиталях и больницах; ширина и протяженность пешеходных дорог в населенных пунктах. При этом людской поток нуждается в социально-бытовой инфраструктуре и средствах связи.

В информационном потоке основополагающими специфическими чертами являются вид, достоверность, качество, периодичность, содержание и объем информационных данных, которыми обмениваются субъекты хозяйствования, государственные службы, общественные организации и индивиды. Движение информационного потока обеспечивается с помощью операторов, программистов, служащих, пользующихся услугами социально-бытовой инфраструктуры и средств связи.

Специфическая особенность финансового потока характеризуется частотой и количеством финансовых средств, циркулирующих в процессе их движения между субъектами хозяйствования, банками и финансовыми институтами (фондами, лизинговыми и инвестиционными компаниями), а также количеством персонала, занятого в финансовой сфере и осуществляющего процесс движения финансовых средств на различных уровнях управления. Этот персонал также нуждается в социально-бытовой инфраструктуре, включая средства связи.

Задачи, решаемые логистикой в инфраструктуре и способствующие экономическому росту, разнообразны, многоплановы и носят, как правило, рационализаторский и оптимизационный характер. Эти задачи можно классифицировать по основным направлениям логистической деятельности, осуществляемой в производственной и социально-бытовой инфраструктуре (рис. 2).

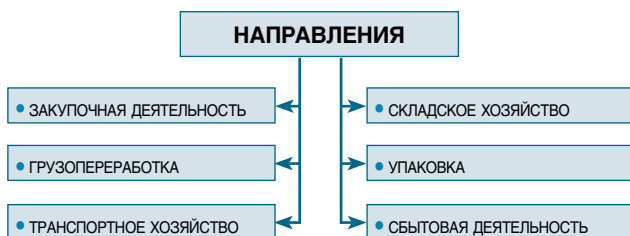


Рисунок 2
Основные направления деятельности логистики
в инфраструктуре

Фрагментарно остановимся на содержании задач, реализуемых в каждом из представленных выше направлений деятельности логистики.

К задачам закупочной деятельности относятся следующие: обоснованный расчет норм расхода материально-технических ресурсов, научный прогноз спроса на продукцию различного назначения; расчет потребности производств в материально-технических ресурсах; выбор оптимального варианта потенциальных поставщиков материальных ресурсов и продукции; расчет оптимальных объемов запасов материальных ресурсов, продукции и товаров на различных уровнях управления процессом товародвижения.

Задачи транспортного хозяйства включают в себя: рациональный выбор вида транспортирования, типа транспортных средств и перевозчиков; разработку оптимальных маршрутов движения транспортных средств; организацию возвратных перевозок грузов; рациональный выбор периодов профилактического обслуживания транспортных средств; достижение максимальной сохранности грузов при транспортировании; внедрение эффективных средств связи и безопасности движения; снижение уровня загрязнения окружающей среды при перевозке специальных грузов.

Складское хозяйство включает такие задачи, как: осуществление качественной и количественной приемки материальных ресурсов, продукции и товаров на склад; соблюдение режимов и норм хранения материальных ресурсов, продукции и товаров; мониторинг продукции с ограниченным сроком складского хранения; организацию оптимального размещения номенклатуры материально-технических ресурсов по складским площадям и объемам; рациональное использование складского оборудования и подъемно-транспортных средств; комплектование заказов, поступающих от потребителей; минимизация времени отпуска материальных ресурсов, продукции и товаров со склада.

В бытовой деятельности реализуются следующие задачи: рациональная организация поставки продукции розовым заказчикам в зависимости от ее вида — в течении определенного периода времени, к определенному моменту времени, немедленная поставка; соблюдение ритмичности поставок материальных ресурсов, продукции и товаров плановым потребителям; обеспечение комплектности поставок продукции длительного пользования с входящими в ее состав комплектующими изделиями.

В процессах грузопереработки и упаковки решаются следующие задачи: рациональная организация процедур сортирования и пересортирования материальных ресурсов и товаров; организация при необходимости работ по фасованию продукции; организация работ по упаковыванию продукции; оптимальное формирование транспортных единиц и транспортных партий; рациональная организация погрузочно-разгрузочных работ; применение стандартных упаковочных модулей.

Развитие логистической деятельности как составляющей инфраструктуры в соответствии с ее стратегической целью, заключающейся в обеспечении своевременной доставки требуемой продукции конкретному потребителю, будет осуществляться по ряду важных направлений, таких как: комплексная направленность логистической деятельности и расширение сферы услуг; концентрация и интеграция логистических услуг; многоотраслевая и региональная ориентация логистических услуг.

Комплексная направленность логистической деятельности заключается в обеспечении промышленных пред-

приятый, торгово-посреднических организаций и других участников процесса товародвижения одновременно — материально-техническими ресурсами, продукцией, товарами, средствами связи, социально-бытовыми услугами, информацией независимо от протяженности логистических цепей. При этом обмен данными между звеньями конкретной логистической цепи и между цепями будет осуществляться как автономно, так и в режиме общего доступа пользователей к базе данных поставщиков, посредников, потребителей, складских комплексов, транспортных компаний, торгово-посреднических организаций. В свою очередь, расширение сферы услуг предполагает использование такого инструмента логистики, как инсорсинг, с помощью которого важные направления обслуживающей деятельности перейдут в компетенцию логистики.

Концентрация и интеграция логистических услуг представляет собой объединение нескольких компаний (средних и мелких), функционирующих в инфраструктуре, в более крупные компании с разветвленной сетью дочерних фирм в регионах страны.

Речь идет об организации единой складской системы, которая должна включать: мощные унифицированные распределительные комплексы, предназначенные для складирования и хранения продукции как потребительского, так и производственного назначения; средние по величине склады в регионах страны распределительного назначения; портовые терминалы (в аэропортах, морских и речных портах), предназначенные для временного хранения продукции различного назначения.

По аналогии со складским хозяйством концентрация услуг будет осуществлена в транспортном хозяйстве путем объединения средних и мелких транспортных компаний в крупные корпорации на различных уровнях управления, включая регионы страны.

Концентрация и интеграция логистических услуг может быть осуществлена путем создания холдингов, объединяющих мощные складские комплексы и транспортные корпорации. Такое объединение позволит, во-первых, эффективно координировать действия при принятии управленческих решений; во-вторых — повысить контроль за складскими процедурами и операциями, а также за использованием транспортных средств по времени и грузоподъемности; в-третьих, осуществлять действенный мониторинг той части логистических цепей, которая входит в холдинг.

Многоотраслевая ориентация логистических услуг представляет собой движение продукции предприятий-изготовителей, относящихся к различным отраслям производства, в одном материальном потоке. Такое движение возможно организовать при наличии, опять же, унифицированных складских комплексов и использовании унифицированных транспортных средств. При этом появится необходимость координации материальных потоков в каждом регионе страны и между регионами, что потребует создания единого информационного пространства и рационализации региональных и межрегиональных связей между субъектами логистической деятельности.

Библиографический список:

1. Ивасенко А.Г. и др. *Инновационный менеджмент. Учебное пособие.* — М.: КНОРУС, 2009.
2. Ильдеменов С.В. и др. *Операционный менеджмент. Учебник.* — М.: Инфра-М, 2007.
3. Степанов В.И. *Логистика. Учебник.* — М.: Проспект, 2010.
4. Чейз Р. *Производственный и операционный менеджмент.* — М.: Вильямс, 2007.
5. Кузнецова А.И. *Инфраструктура. Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход.* — М.: КомКнига, 2010.

КОММЕНТАРИЙ ПО ТЕМЕ СТАТЬИ



**СЕРГЕЙ
ЕГОРШЕВ**

Министерство транспорта
Российской Федерации,
департамент программ
развития,
заместитель начальника
отдела реализации
транспортной стратегии
и развития экспорта
транспортных
услуг

«ТРУДНО ПЕРЕОЦЕНИТЬ ВЛИЯНИЕ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИНСТИТУТОВ НА РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ»

На сегодняшний день (по крайней мере, в нашей стране) государственная политика в той или иной отрасли (сфере деятельности) оказывает существенное влияние на ее развитие, поскольку:

- формирует соответствующую нормативную правовую базу;
- определяет степень и формы участия государства в данной сфере деятельности;
- устанавливает степень и формы государственного контроля в отрасли (сфере деятельности);

- устанавливает порядок допуска юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, граждан к конкретному виду деятельности.

Развитие инфраструктуры любого вида напрямую зависит от развития соответствующих отраслей экономики, таким образом, влияние государственных институтов на развитие инфраструктуры трудно переоценить.

К тому же развитие любой отрасли экономики, а следовательно, и соответствующей инфраструктуры напрямую зависит от финансирования, как с использованием средств бюджетов разного уровня, так и путем привлечения частных инвестиций.

В транспортной сфере также активно развиваются механизмы государственно-частного партнерства при реализации проектов по развитию транспортной инфраструктуры.

Влияние на экономический рост универсальных институтов, таких как налогообложение, система судопроизводства, безусловно. Поэтому вывод автора заключается в том, что институциональная инфраструктура, включающая в себя государственное управление, правосудие, финансы, налогообложение, лицензирование, оказывает меньшее влияние, чем производственная и социально-бытовая.