Жабина Светлана Борисовна
к.т.н., доцент ВФ РГТЭУ
E-mail: knusya@gmail.com
Егорова Татьяна Дмитриевна
соискатель АГТУ
E-mail: knusya@gmail.com

Институциональная роль инфраструктуры в сервисной экономике
The Role of Infrastructure in Service Economy

Анализируется эволюционное развитие понятия «инфраструктура». Исследованы взгляды экономистов с момента возникновения этой категории до настоящего времени. Обозначена проблема разработки научно-терминологического аппарата в области исследования инфраструктуры в связи с трансформацией рыночной экономики.

The author analyzes the evolutionary development of the concept of «infrastructure». The paper presents the views of economists from the moment of the formation of the category till present days. The paper is concerned with the issue of development of scientific terminology in the field of infrastructure in connection with the transformation of the market economy.

Ключевые слова: инфраструктура, сервисная экономика, экономическое развитие, устойчивость экономической системы, трансформация понятийного аппарата, институциональная инфраструктура, политэкономическое содержание, социалистическое воспроизводство.

Глубокие изменения, происходящие в нашей стране, когда удовлетворение индивидуальных и корпоративных потребностей клиента становится доминантной для современных бизнес-структур, подтверждают переход экономики из индустриальной фазы в сервисную. Активный рост числа хозяйствующих субъектов, занятых в сфере услуг, оказывает существенное влияние на темпы экономических преобразований. Экономическое развитие страны зависит от большого количества факторов, среди которых можно выделить две группы, – факторы материального и организационного характера.

К материальным факторам относятся внутренние (природные, сырьевые, технологические, инфраструктурные) и внешние (состояние внешних рынков).

К организационным можно отнести все, что связано с управленческой и институциональной деятельностью в экономической сфере.

Материальные факторы определяют как потенциальные возможности экономического роста, так и ограничения, препятствующие этому росту. Организационные выполняют регулирующую функцию в экономике.

Понятие устойчивости экономической системы предполагает наличие механизмов саморегулирования, которые являются индивидуальными в отношении каждой стадии развития экономики.

Среди материальных факторов, представляющих интерес для изучения, которые оказывают существенное влияние на эффективность функционирования всей экономической системы управления, можно назвать инфраструктуру.

В последние годы общим проблемам инфраструктуры было посвящено значительное количество исследований как отечественных, так и зарубежных экономистов.

Впервые это понятие возникло в буржуазной политической экономии. В 1950-х годах ей были посвящены работы Дж. Тинбергена, В. Леонтьева, Х. Арндта, Т. Суитовского, Р. Нурксе, В. Фелкнера, Е. Домара и др.

В 1960-х годах вопросы формирования инфраструктуры стали центральными в экономическом анализе. Работы Р. Иохимсена, Дж. Гэлбрейта, Э. Хансена, А. Янгсона,

П. Трейнера, А. Хиршмена, У. Ростоу, Р. Кушнера, У. Айзарда, К. Балкуса были посвящены этим вопросам. Это было связано с тем, что после первой мировой войны потребовались значительные расходы госбюджетных средств в капиталистических странах на создание инфраструктуры с учетом расширения масштабов производства, его рассредоточенностью и освоением новых территорий. Как следствие этого процесса было увеличение налогов. Для смягчения противоречий между трудящимися и капиталистами экономисты попытались разработать концепцию «общенациональной значимости» инфраструктуры, что и обеспечивало высокую прибыльность государственно-монополистического капитала за счет рядовых граждан. В связи с этим появились термины «дополнительный общественный капитал», «социальные накладные издержки» и т.п. А концепция инфраструктуры стала частью буржуазных теорий «смешанной экономики», «пяти стадий экономического роста», «конвергенции», «двухсекторной экономики» и др.

В условиях социалистического воспроизводства инфраструктура выполняла функцию материальной основы всей системы народного хозяйства. Ее формирование регулировалось утвержденными планами развития. Выявлению рациональных пропорций и регулированию процессов строительства инфраструктуры были посвящены научные труды Г.А. Аграната, М.С. Атласа, Л.Н. Карпова, А.Г. Милейковского, Н.Н. Некрасова, А.Е. Пробста, Т.Г. Семенковой, Г.П. Солюс, С.И. Тюльпанова, Н.А. Утенкова, Н.П. Федоренко и др.

Особенности развития экономической инфраструктуры на уровне районов и отдельных территорий были описаны в работах Э.Б. Алаева, А.Н. Аранина, М.К. Бандмана, В.Т. Баринова, М.Г. Завельского, Л.В. Козловской, В.В. Коссова, С.А. Николаева, Б.П. Орлова, С.В. Славина, Б.Ф. Шапалина, Р.И. Шнипера и др.

В настоящее время в связи с трансформацией понятийного аппарата рыночной экономики и выявленных тенденций ее перерастания в сервисную возникла проблема разработки научно-терминологического аппарата в области исследования особенностей развития инфраструктуры и ее адаптации к современным условиям.

Неразработанность этой проблемы во многом объяснялась комплексной оценкой инфраструктуры в общей модели экономического развития. Это привело к упразднению ее влияния на результаты хозяйственной деятельности.

В последнее время в экономической литературе все больше внимания уделяется проблемам стратегического развития инфраструктур территорий, а поэтому особый интерес стал проявляться к региональной инфраструктуре как значимому показателю рационального сбалансированного планирования.

Необходимость комплексного подхода к изучению территориальных особенностей развития инфраструктуры, проявляющихся в административном управлении, строительстве жилья и экономически значимых объектов, создании товаропроводящих каналов, развитии АПК и другими характеристиками, объясняет повышенный интерес к рассматриваемому вопросу.

Само понятие «инфраструктура» в экономической литературе трактуется по-разному. А поэтому попытаемся определить границы этого термина. «Инфраструктура» – сложное слово, образованное из «infra» – по, ниже и «structure» – строение, расположение. В экономике термин применяют для выделения структурных форм организации производства, носящих подчиненный, зависимый характер по отношению к другим, обеспечивающим выполнение главных функций. Поэтому, в состав инфраструктуры должны быть включены отрасли народного хозяйства, играющие вспомогательную роль. Это в первую очередь относится к сфере обслуживания.

Функционирование одних отраслей инфраструктуры связано с созданием материально-технических условий для материального производства, другие оказывают на него косвенное влияние, обеспечивая материальные и культурно-бытовые условия воспроизводства рабочей силы.

Исходя их этого некоторые ученые делят инфраструктуру на производственную и социальную.

Однако следует отметить, что другие ученые придерживаются другого мнения.

Под инфраструктурой Р. Иохимсен понимает совокупность материальных, персональных и институциональных видов деятельности и их организаций, способствующих созданию хозяйственного единства на территории и выравниванию вознаграждения за одинаковые вложения целесообразно затраченных ресурсов, то есть делающих возможными полную интеграцию и высокий уровень хозяйственной деятельности. К материальной инфраструктуре он относит систему энергообеспечения, транспортное обслуживание, телекоммуникации, сооружения для консервации натуральных ресурсов, здания и организации государственного управления, оздоровительные, исследовательские, образовательные и социальные структуры.

Р. Иохимсен подчеркивает, что за созданием и использованием материальной инфраструктуры необходим общественный контроль.

Под персональной автор предлагает понимать духовную (умственную), предпринимательскую, профессиональную и прочие виды деятельности людей. Она охватывает не только количество, но и качество людей, участвующих в трудоразделенном товарном хозяйстве, имея в виду их деятельность, способствующую повышению степени интеграции общей хозяйственной деятельности.

Под институциональной инфраструктурой Р. Иохимсен предлагает понимать совокупность выполняемых и узаконенных норм и способов поведения в их конституционной действительности. Ее роль выражается в выравнивании условий хозяйствования для различных субъектов, действующих в границах определенной территории.

Функция институциональной инфраструктуры заключается в выработке такой системы правопорядка, которая бы обеспечивала лучшие возможности развития.

В условиях социалистического воспроизводства понятие «инфраструктура» трансформируется. Так, в работе В.А. Жамина «Инфраструктура при социализме» дано следующее определение: «инфраструктура со всеми ее элементами (производственной и социальной) характеризует целостность современной структуры всего народного хозяйства».

Этим автором в состав производственной инфраструктуры кроме традиционных (транспорт, связь и т.д.) были включены подготовка кадров, производственные научные исследования, охрана труда, информационное обеспечение производства. К социальной инфраструктуре были отнесены общегосударственное управление, информационное обеспечение непроизводственной сферы, жилищно-коммунальное хозяйство, ремонтная служба, непроизводственные бытовые услуги кроме традиционных – образование, здравоохранение, пассажирский транспорт, торговля, связь и т.п. Экономистом Красовским В.П. подчеркивалась гибкость отраслей и объектов, включаемых в состав инфраструктуры. Он отмечал, что «нецелесообразно предлагать строгую и жесткую классификацию инфраструктуры объектов, одинаковую для всех пятилеток, для экономики в целом и для локальных комплексов».

Политэкономическое содержание этого понятия отражается во взгляде Т.Г. Семенковой, которая предложила подразделять инфрастуктуру на 3 составляющие: производственную, социально-бытовую и институциональную. К институциональной инфраструктуре автор относит учреждения, регулирующие экономику района или страны, учреждения финансово-кредитной системы, счетно-электронные фабрики и станции. Необходимо отметить, что классификация Т.Г. Семенковой предлагалась для капиталистического хозяйства.

Мнение А.Е. Пробста, С.А. Николаева выражалось в том, что инфраструктуру они считали фундаментом для развития всех остальных отраслей хозяйства как основу для дальнейшего освоения территорий и создания на ней соответствующих территориально-производственных комплексов.

Такие экономисты, как Э.Б. Алаев, М.А. Малиновская, В.Ф. Павленко, Б.Ф. Шапалин, Р.И. Шнипер, разделяют инфраструктуру на 2 части – производственную и социальную, включая строительство и энергетическую базу, транспортные организации, инженерные коммуникации, сооружения водоснабжения и другие межотраслевые виды деятельности в

первую часть, а во вторую – культурно-просветительные учреждения, медицинские, торговые, общественное питание, пассажирский транспорт, жилищное строительство, административные учреждения и другие предприятия сферы обслуживания.

Учеными Высшей экономической школы Германии было предложено заменить термин «инфраструктура» на термин «инфрасистема».

Анализ всех этих взглядов позволяет сделать вывод, что понятие «инфраструктура» постоянно трансформируется и ее классификация находится в тесной связи с конкретной экономической системой. Поэтому, разделяя инфраструктуру на типы, необходимо исходить из ее функционального предназначения, в соответствии с которыми каждый тип должен иметь две характерные особенности или свойства – всеобщность и коммуникативность.

Уже современными экономистами эволюционное развитие этой экономической категории было предложено разделить на несколько этапов: «зарождение», то есть «внутриутробный» период, «становление» и «совершенствование». На каждом этапе были заложены материальные основы для развития последующего. Первые два этапа уже пройдены, а третья стадия только формируется. Ее определение формулируется в разных вариантах: «общество досуга» Ж. Фурастье, «новое индустриальное общество» Дж. Гэлбрейтом, «общество третьей волны» Э. Тоффлером, «технотронное общество» Э. Бжезинским. Но отличительной особенностью, выделенной всеми авторами, третьей стадией развития инфраструктуры является ее сервисная направленность.

Сегодняшняя рыночная инфраструктура – это сложная, постоянно меняющаяся система. Уже в условиях рынка инфраструктуру подразделяют на коммерческую и некоммерческую. В коммерческой выделяют отрасли, приносящие большие прибыли и приносящие средние и малые прибыли. Некоммерческая инфраструктура существует за счет бюджетных или внебюджетных ассигнований.

Экономисты К.Р. Макконелл, С.Л. Брю выделяют тип инфраструктуры только с позиций оценки затрат, так как считают главным критерием для выделения границ инфраструктуры инвестиции.

Таким образом, «рыночная, или коммерческая» классификация опирается на чисто прагматические соображения.

В экономической литературе всю совокупность товарной массы подразделяют на товары индивидуального потребления, общественные или государственные блага, то есть нетоварные продукты, а также на квазиобщественные или квазигосударственные (от лат. quasi – якобы), то есть полутовары. На основе этого деления реализуемую продукцию инфраструктуры можно отнести к трем продуктовым сферам экономики: товар, нетовар, полутовар.

По мнению экономиста В. Кокорева, понятие «инфраструктура» охватывает 3 уровня.

Первый – это собственно материальные сети, в которые осуществляется поставка продукции и без которых она либо невозможна, либо экономически нецелесообразна. Второй уровень составляют операции, которые отражают деятельность по эксплуатации той или иной сети. К третьему уровню были отнесены инфраструктурные рынки. В. Кокоревым было предложено еще одно определение понятия «инфраструктура» – «это сети, где осуществляются поставки продукции между удаленными друг от друга (как в пространстве, так и во времени) экономическими агентами, а также отрасли экономики, эксплуатирующие также сети».

Из этих характеристик можно предположить, что границы инфраструктуры «прозрачны» и по мере развития общества, она будет насыщаться новыми компонентами и содержанием.

Инфраструктура развитого рынка представляет собой совокупность организаций, служб и средств, обеспечивающих товарообменные процессы.

Среди уже новых структур, также представляющих собой составляющие инфраструктуры, появляются аукционы, ярмарки, выставки, оптовые организации, информационные, маркетинговые, логистические, аудиторские, консалтинговые и другие организации, обслуживающие товарный рынок, организующие и обеспечивающие процесс купли-продажи и товародвижение. В современной инфраструктуре выделяются кредитные и

эмиссионные системы, банки, инвестиционные службы, административные структуры, таможенные службы, система высшего и среднего образования.

Инфраструктуру можно разделить (см. рис. 1) по целому ряду признаков:

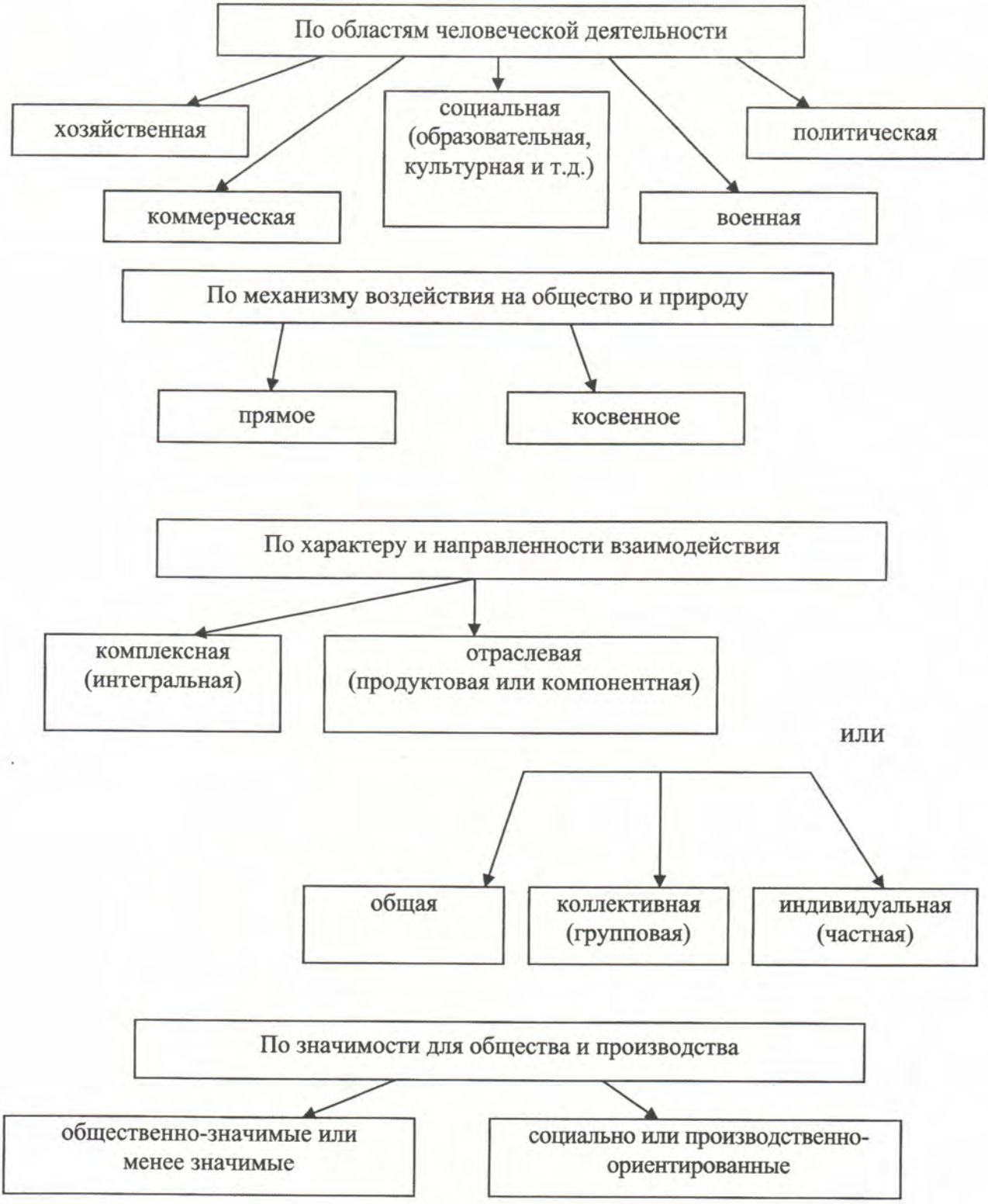

Рис. 1 Деление инфраструктуры по признакам

Практика развитых стран показывает, что непременным условием эффективного функционирования сервисной экономики является развитая инфраструктура товарных рынков.

В России в настоящее время этот уровень не достигнут, хотя приоритеты перемещаются в сторону активной сервисизации общества, но развитие инфраструктуры пока еще отстает от имеющегося уровня производства продукции. Среди негативных явлений можно отметить многозвенность процесса товародвижения, возрастание цен, бессистемное осуществление оптовой и торгово-посреднической деятельности, неразвитость коммуникаций и отставание в современных технологиях, дефицит информации, стихийность формирования рынка транспортно-экспедиционных служб.

Инфраструктура сервисной экономики должна создать все необходимые условия для решения этих проблем. Успешное решение названных задач может гарантировать логистизация всех процессов товародвижения, государственная поддержка в разработке регламентирующих стандартов, обеспечивающих качество и безопасность производимой продукции и внедрение современных технологий менеджмента, среди которых наиболее востребованной сейчас является маркетинговая.

В настоящее время развитие инфраструктуры во многом зависит от участия как государственных, так и негосударственных органов управления в формировании единого информационного пространства и создания благоприятной среды для проявления активности всех участников товарного рынка, что будет способствовать дальнейшему развитию конкуренции.

Литература

1. Блохин Ю. В. Производственная инфраструктура региона. Вопросы методологии и методики, опыт исследования / Ю. В. Блохин. – Кишинев : Изтиница, 1980. – 123 с.
2. Жамин В. А. Инфраструктура при социализме / В. А. Жамин // Вопросы экономики. – 1977. – №2. – С. 15.
3. Jochimsen R. Theorider Infrastructure. Tubingen, 1966, с. 99.
4. Кокорев В. Институциональная реформа в сфере инфраструктуры в условиях естественных монополий / В. Кокорев // Вопросы экономики. – 1998. – №4. – С. 116–117.
5. Красовский В. П. Экономические проблемы инфраструктуры в СССР / В. П. Красовский // Вопросы экономики. – 1977. – №2. – С. 24–34.
6. Пробст А. Е. Вопросы размещения социалистической промышленности / А. Е. Пробст. – М. : Наука, 1971.
7.Семенкова Т. Г. Инфраструктура и сфера услуг / Т. Г. Семенкова. – Мировая экономика и менеджмент. Отношения . – 1971. – №3. – С. 116.

Жабина Светлана Борисовна
к.т.н., доцент ВФ РГТЭУ
E-mail: knusya@gmail.com
Полянская Ярослава Васильевна
к.э.н., ст. преподаватель
НОУ ВПО Всемирный технологический университет
E-mail: knusya@gmail.com

Роль аутосорсинга в повышении конкурентоспособности торговых сетей
The Role of Outsourcing in the Rise of the Competitiveness of Commercial Network

Рассмотрены этапы формирования концепции аутсорсинга и оценена его роль в сохранении и развитии конкурентоспособности современных компаний. Выделены приоритеты в передаче функций сторонним организациям. Обозначены классификационные признаки различных видов аутсорсинга. Предложена модель принятия стратегического решения о необходимости аутсорсинга для торговой компании. Разработан состав показателей, характеризующих конкурентоспособность торговых структур.

In the presentation, the author examines the stages of forming the concept of outsourcing and he evaluates its role in maintaining and developing competitiveness of modern companies. The author gives priorities to the transfer of