

УДК 332.154

ПРОБЛЕМЫ СОЦИО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА: ОСОБЕННОСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДПРИЯТИЙ СТРОЙИНДУСТРИИ

Гайсарова А.А., Мамутова Э.Р.

Институт экономики и управления (структурное подразделение), ФГАОУ ВО КФУ им. В.И. Вернадского, 295015, г. Симферополь, ул. Севастопольская, 21/4, e-mail: vip.gaysarova@mail.ru; mamutova.2000@list.ru

Аннотация. В статье рассмотрены существующие подходы к толкованию термина «инфраструктура», изучены подходы к оценке уровня инфраструктуры и особенности инфраструктурного обеспечения с учетом специфики строительной отрасли. Сформулированы авторские определения дефиниции «инфраструктура» с точки зрения экономической категории и экономической системы. Предложен подход к оценке уровня инфраструктурной обеспеченности предприятий стройиндустрии, учитывающий создание товаропотока, эффективность которого обеспечивается уровнем организации транспортного, складского и коммерческого элементов производственной инфраструктуры строительных предприятий в рамках решения проблем социо-экономического развития региона.

Ключевые слова: инфраструктура, инфраструктурное обеспечение, стройиндустрия, предприятия стройиндустрии, производственная стройиндустрия.

ВВЕДЕНИЕ

В условиях рыночной экономики основными целями хозяйствующих субъектов являются: получение прибыли, удержание рыночной позиций, а также оптимизация затрат. Учитывая непростые условия, сложившиеся в современной российской экономике, важным показателем устойчивости предприятий строительной отрасли выступает их конкурентоспособность – способность производимой продукции, оказываемых услуг, выполняемых работ соответствовать условиям, диктуемых рынком. Наличие развитого инфраструктурного обеспечения (а именно, логистический подход, предусматривающий, наличие инфраструктуры) является одним из критериев конкурентоспособности строительных предприятий.

Инфраструктурная составляющая строительной отрасли напрямую оказывает влияние на эффективность деятельности предприятий строительной индустрии, поскольку способствует созданию комплекса возможностей и условий производства качественной продукции, работ, услуг, а также определяет потенциал функционирования предприятия в конкретных параметрах производительности труда, себестоимости и прибыли в рамках решения вопросов социо-экономического развития региона. Чем более индустриализирована строительная отрасль, тем выше экономический и экспортный потенциал страны, а, следовательно, выше благосостояние народа. Это и обусловило актуальность темы статьи. К тому же, необходимо отметить, что вопросы, связанные с особенностями инфраструктурного обеспечения предприятий стройиндустрии, для российской экономики остаются недостаточно разработанными, что и определило цель и задачи исследования.

АНАЛИЗ ПУБЛИКАЦИЙ; МАТЕРИАЛОВ, МЕТОДОВ

Аспектам социо-экономического развития региона посвящены труды российских и иностранных ученых, среди которых следует выделить В. Гейца, И. Лукинова, В. Симоненко, Л. Эрхарда и др. Исследованием особенностей инфраструктурного обеспечения предприятий стройиндустрии занимались П.Ю. Беленький, И.В. Бутырская, М.И. Долишный, В.Л. Канторович, В.П. Орешин, С.П.Кирильчук [14] и др.

Исследование базируется на методах структурного и системного подходов, экономического анализа, аналогий, обобщений, классификации.

ЦЕЛИ ИССЛЕДОВАНИЯ

Целью данной статьи является изучение особенностей инфраструктурного обеспечения предприятий стройиндустрии, а также анализ существующих подходов к оценке уровня инфраструктурного обеспечения с учетом отраслевых особенностей строительной сферы.

Для достижения поставленной цели необходимым является решение следующих задач:

- рассмотреть сущность инфраструктуры с нескольких сторон: в качестве экономической категории и в качестве экономической системы;
- изучить и проанализировать существующие подходы к оценке уровня инфраструктурной обеспеченности предприятий стройиндустрии;
- рассмотреть особенности инфраструктурного обеспечения строительных предприятий;
- сформировать подход к оценке уровня инфраструктурной обеспеченности предприятий строительной отрасли.

ОСНОВНОЙ РАЗДЕЛ

Термин «инфраструктура» был введен западными экономистами и на сегодняшний день не имеет однозначной трактовки своего содержания.

Зарубежные и отечественные ученые в области отраслевой инфраструктуры не имеют единого мнения относительно определения сущности данного понятия как экономической категории.

Дефиниция «инфраструктура» исследовалась в работах К. Кларка, Р. Нуксе, Р. Коуза, А. Хиршмана, Р. Йохимсена, П. Розенштейна-Родана, а также в работах таких отечественных ученых, как М.К. Бадман, У. Ростоу, А.И. Кочерга, Д.В. Белоусова, А.Н. Алымова.

Так, для Р. Йохимсена инфраструктура представляет собой совокупность институциональных, материальных и индивидуальных условий, необходимых для функционирования хозяйственных субъектов и помогающих уравнивать доходы, связанные с одинаковой производительностью факторов, которые в случае правильного размещения ресурсов могут привести к полной интеграции и к повышению уровня экономической деятельности [10].

П. Розенштейн-Родан также рассматривал инфраструктуру в качестве совокупности условий, необходимых для функционирования населения и обеспечивающих развитие предприятий. Автор в своей работе «Notes on the Theory of the «Big Push» отмечал, что инфраструктура охватывает такие ключевые отрасли экономики, как связь, транспорт и энергетика [12].

С точки зрения У. Ростоу, инфраструктура представляет собой инструмент эффективного удовлетворения потребностей растущего населения [13].

Более развернутое определение приводят А.А. Мазараки и А.И. Кочерга: «Инфраструктура как экономическая категория выражает производственные отношения по поводу деятельности различных объектов как производственного, так и непроизводственного характера, направленной на создание комплекса условий для развития экономики и обеспечения жизнедеятельности и интеллектуального развития индивидуумов, т.е. общих условий роста общественного производства и социального прогресса»[4, с. 13].

Некоторые из вышеупомянутых авторов при рассмотрении понятия инфраструктуры раскрывают лишь ее материальную и операционную составляющие. Однако, проведенный разносторонний анализ определений данного термина позволяет сделать вывод, что инфраструктура включает в себя, помимо материальной и операционной составляющей, еще рыночную, и инвестиционную. Так, инфраструктура, как экономическая категория, представляет собой совокупность ранее перечисленных компонентов и обеспечивает эффективное функционирование всей экономики, косвенно стимулируя предприятия результативно функционировать, формируя необходимые материальные, операционные, институциональные и рыночные условия.

Изучив понятие инфраструктуры, как экономической категории, не стоит забывать, что инфраструктуру можно рассматривать и как часть экономики.

Исследователями, которые затрагивали изучение инфраструктуры как системы, являются Б.Х. Краснопольский, В.П. Федько, А.И. Кузнецова [5, 1, 6]. Данные ученые – сторонники определения «инфраструктуры как обеспечивающей подсистемы экономики, в свою очередь, состоящей из институциональных, материальных и персональных компонент»[5, с. 17].

На макроэкономическом уровне наиболее полно понятие инфраструктуры раскрыла А.И. Кузнецова. Она отмечала, что инфраструктура – это «...экономическая производственная подсистема, где используется живой труд, а в качестве деятельности производятся услуги: производственного и непроизводственного характера, где не создается прибавочной стоимости, а увеличивается стоимость производимого товара, обеспечиваются жизненно важные условия существования общества»[6, с. 14].

Если говорить про микроуровень, то проблема инфраструктуры изучается во «внутрифункциональном смысле: связь между определенным объектом (фирмой, отраслью, городом, территориальным комплексом, районом) и набором компонентов, необходимых для его создания и дальнейшего развития»[7, с. 21].

Таким образом, изучив различные определения понятия инфраструктуры, можно сделать вывод, что нет единого определения данного термина, ни с точки зрения экономической категория, ни с точки зрения экономической системы в целом.

Для формирования собственного подхода к оценке инфраструктуры строительных предприятий, изучим предложенные зарубежными и отечественными учеными существующие подходы к оценке уровня инфраструктуры в целом.

С точки зрения теоретического аспекта проблема оценки уровня инфраструктуры связана в первую очередь с тем, что ученые, которые занимались исследованиями в данном предметном поле, в основу оценки включали разные показатели. Так, согласно подходу, предложенному Т.С. Хачатуровой, в своей работе «Эффективность капитальных вложений» [9], «эффективность инфраструктуры в первую очередь зависит от новых капитальных вложений, поэтому, ее следует определять только с точки зрения повышения макроэкономической эффективности, которая проявляется прежде всего в увеличении национального дохода. Однако, как бы ни была очевидна зависимость инфраструктуры от капитальных вложений, оценка ее эффективности затруднена из-за длительного срока окупаемости капитальных вложений в инфраструктуру и высокой капиталоемкости»[9, с. 33].

Н.А. Далисова [2], в свою очередь, предлагает оценивать инфраструктуру территории с помощью «индекса хозяйственного развития, который учитывает величину площади и численности населения территории»[2, с. 213]. Однако, на наш взгляд, данный индекс позволяет оценить лишь экономический потенциал местности, а не эффект от функционирования инфраструктуры.

Ю. В. Задворный в своей работе «Критерии оценки развития транспортной инфраструктуры региона» рассматривал транспортную инфраструктуру региона. Автор предлагает оценивать результативность работы транспортного комплекса и обслуживающей ее инфраструктуры, основываясь на две основные группы (рис. 1). Ю.В. Задворный отмечал, что для оценки эффективности транспортной инфраструктуры региона необходимо прибегать к такому показателю, как минимальный транспортный стандарт, под которым автор подразумевал «совокупность индикаторов потребления населением и хозяйствующими субъектами транспортных услуг, от которых, в конечном счете, зависит состояние экономики и уровень качества жизни населения»[3, с. 168]. Однако, мы полагаем, что для объективной оценки эффективности транспортной инфраструктуры для строительной отрасли недостаточно принимать во внимание лишь минимальный транспортный стандарт.

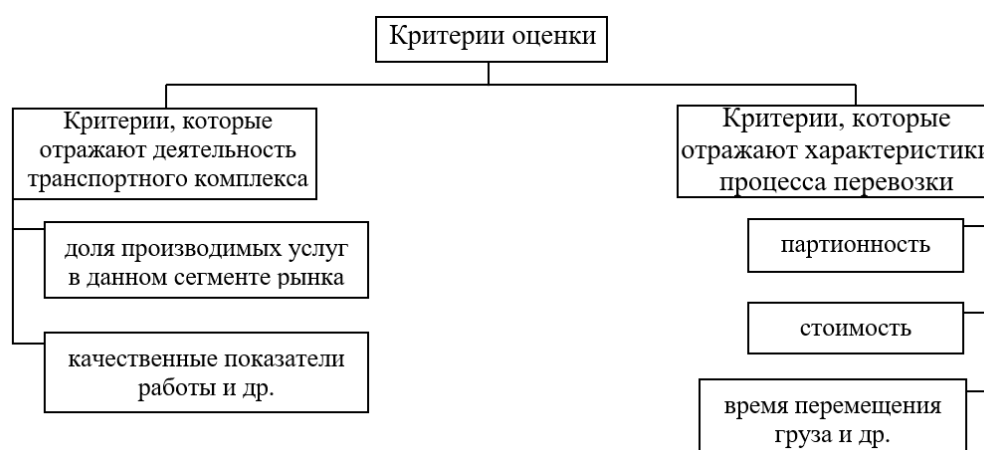


Рис. 1. Подход к формированию критериев оценки развития транспортной инфраструктуры региона. Источник: составлено авторами на основе [3]

На сегодняшний день все большее распространение получают те подходы к оценке инфраструктурного обеспечения, которые основываются на анализе логистики. В условиях постоянного развития логистических цепочек в промышленно развитых странах образовались показатели, характеризующие результативность и эффективность логистики. Основные показатели оценки логистических цепочек представлены на рисунке 2.

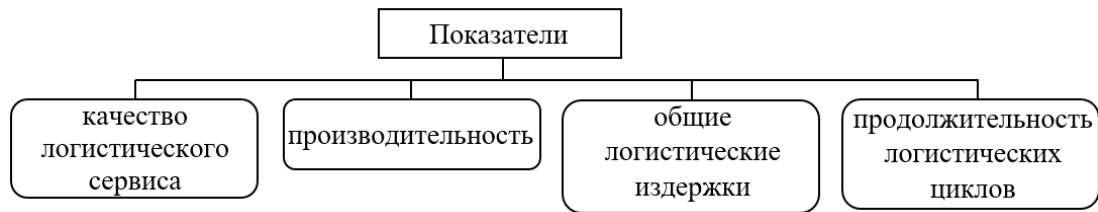


Рис. 2. Основные показатели оценки логистических цепочек. Источник: составлено авторами

Изучив различные подходы к оценке уровня инфраструктуры, можно сделать вывод о том, что каждый из рассмотренных подходов предусматривает использование разных экономико-математических инструментов, также данные подходы различаются друг от друга в зависимости от объекта, предмета, целей и задач проводимой оценки.

Проведение оценки уровня инфраструктурного обеспечения имеет большое практическое значение, однако, несмотря на это, авторами не было сформировано подхода к оценке инфраструктуры с учетом особенностей строительной отрасли. Основу строительной отрасли составляют строительные предприятия, эффективное функционирование которых зависит от уровня инфраструктуры в том или ином регионе. Можно привести аналогию: современные методы строительства - это своего рода здание, а инфраструктура - его основа, без соответствующего фундамента здание рухнет. Так, плохая развитость или отсутствие инфраструктуры увеличивает затраты или же делает невозможным нормальное функционирование предприятий стройиндустрии. Поэтому, необходимым является формирование авторского подхода к оценке уровня инфраструктуры предприятий строительной отрасли. Однако, прежде чем перейти к разработке данного подхода, изучим особенности инфраструктурного обеспечения предприятий стройиндустрии.

Нами уже была рассмотрена тесная связь инфраструктуры и предприятий строительной отрасли. Отметим, что эффективность инвестиционно-строительных проектов напрямую зависит от инфраструктуры, так как недостаточность инфраструктурного обеспечения строительных предприятий является причиной больших инвестиционных рисков, срывов сроков сдачи готовых проектов и т.д. Помимо этого, при неэффективном инфраструктурном обеспечении сложностью является рациональная состыковка организационных и технологических процессов, особенно при параллельных строительных работах

Низкий уровень обеспеченности услугами инфраструктуры является причиной снижения эффективности функционирования строительных предприятий, которая проявляется в:

- увеличении количества потерь товаров при осуществлении погрузочно-разгрузочных работ, транспортировке, реализации из-за отсутствия рациональной технологии проведения работ;
- увеличении потерь рабочего времени из-за того, что средства строительного производства поставляются несвоевременно;
- росте количества запасов средств производства и снижении мобильности производственных ресурсов.

Говоря об инфраструктурном обеспечении строительных предприятий, стоит также заметить особенность, которая заключается в двойственном характере строительной отрасли. Строительная индустрия – экономическая деятельность, которая необходимая для любой отрасли (так как является инфраструктурой для других видов экономической деятельности) и населения в целом. Именно отрасль строительства обеспечивает население жильем, а предприятия производственными площадками. Однако, строительная индустрия также нуждается в различных видах инфраструктур, которые обеспечивают ее эффективное функционирование.

Так, для работы строительных предприятий необходимым являются следующие виды инфраструктуры:

- производственная инфраструктура, которая включает в себя автомобильные дороги, инженерное обеспечение всех видов, систему связей, материально-технические ресурсы, транспортные средства для доставки ресурсов на строительную площадку.
- рыночная инфраструктура, в структуру которой входят предприятия, выполняющие пусконаладочные, геодезические, геологоразведочные работы, а также оказывающие услуги строительного контроля и др.

- институциональная инфраструктура, представляющая собой совокупность нормативно-правовых актов, которые определяют порядок получения разрешительной документации для осуществления строительства.

Основываясь на рассмотренных особенностях инфраструктурного обеспечения предприятий стройиндустрии и подходах к оценке инфраструктуры, сформированных различными авторами, перейдем к разработке авторского подхода к оценке инфраструктурного обеспечения строительных предприятий. При разработке данного подхода стоит учитывать, что в основе работы и взаимодействия предприятий строительной отрасли, в рамках логистической цепочки, сформирован некий товаропоток, эффективность которого обеспечивается транспортным, складским и коммерческим элементами производственной структуры строительных предприятий.

Рассмотрим способы оценки данных элементов предприятий стройиндустрии.

Говоря о транспортном элементе производственной инфраструктуры, можно отметить, что транспортные операции находятся в тесной взаимосвязи с технологическими операциями, вместе они создают ритмичный ход процесса производства. Доналд Уотерс в своей работе «Логистика. Управление цепью поставок» [8] предлагал оценивать транспортное обеспечение товарного потока предприятий стройиндустрии, основываясь на три группы показателей:

- объемные показатели (характеризующие грузопоток предприятий);
- качественные показатели (характеризующие техническую подготовленность транспортных средств);
- показатели использования транспортных средств (характеризующие уровень сохранности при осуществлении доставки готовой продукции).

Группы данных показателей, а также сами показатели оценки транспортного обеспечения предприятий стройиндустрии представлены на рисунке 3.

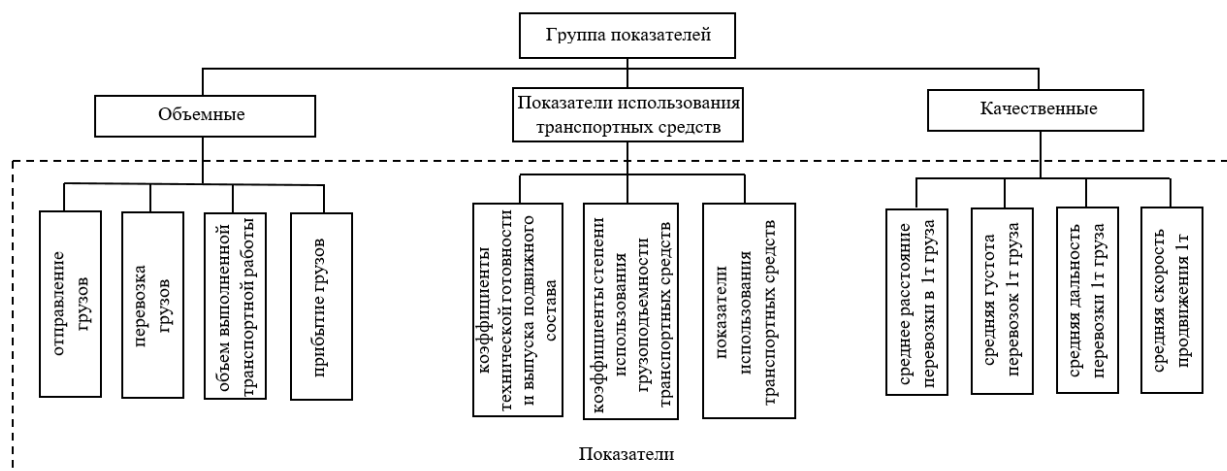


Рис. 3. Основные показатели оценки транспортного обеспечения предприятий стройиндустрии. Источник: составлено авторами на основе [5]

Следующим элементом производственной структуры строительных предприятий является коммерческое обеспечение. Оценка коммерческого обеспечения, на наш взгляд, должна заключаться в анализе показателей, отражающих:

- эффективность маркетинговой деятельности;
- качество сбытовой деятельности;
- качество обслуживания потребителей.

Основные показатели оценки коммерческого обеспечения предприятий стройиндустрии представлены на рисунке 4.

Последним из рассмотренных нами элементов производственной структуры строительных предприятий выступает складское обеспечение. Данный элемент является важным для предприятий стройиндустрии, так как при передвижении товаропотока запасы должны сосредотачиваться на складах.

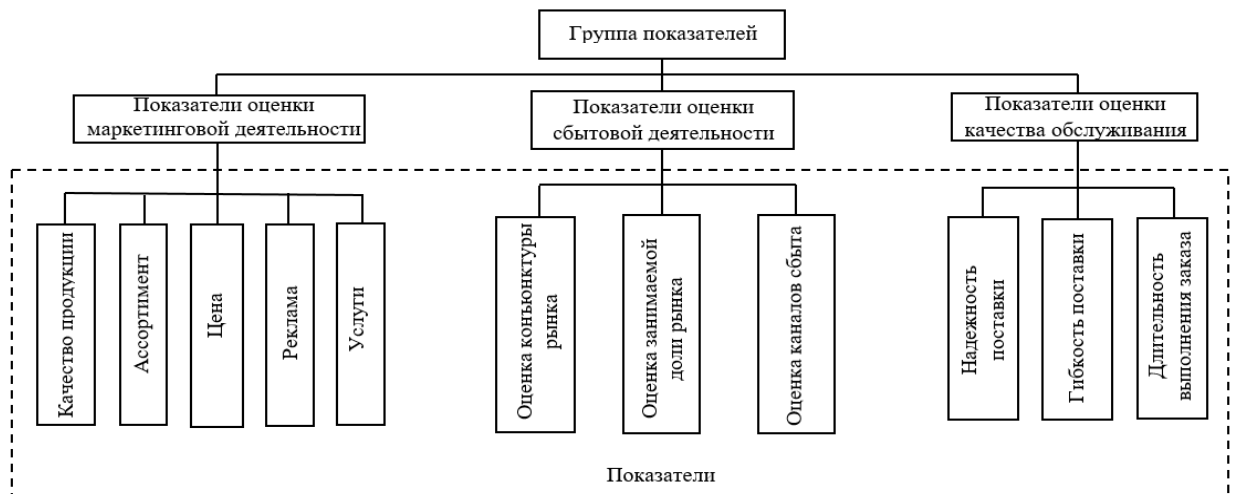


Рис. 4. Основные показатели оценки коммерческого обеспечения предприятий стройиндустрии. Источник: составлено авторами на основе [5]

При оценке складского обеспечения предприятий необходимым является оценка технико-экономических показателей, отражающих:

- степень эффективности использования площади;
- качество механизации складских работ;
- оценку площади складских помещений;
- степень интенсивности работы складских помещений.

Вышеупомянутые группы показателей и сами показатели оценки складского обеспечения предприятий стройиндустрии представлены на рисунке 5.

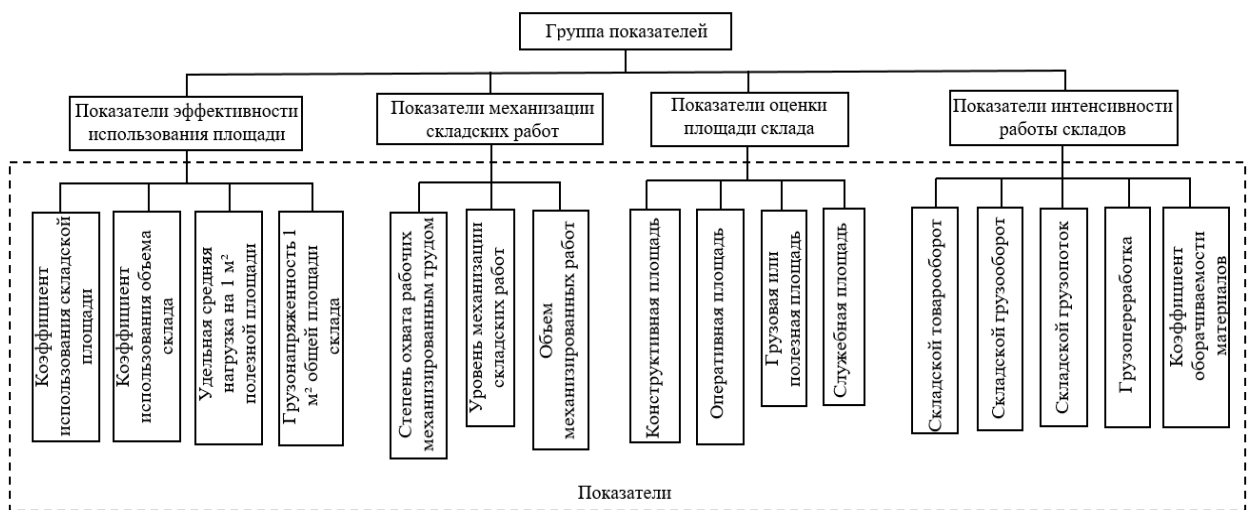


Рис. 5. Основные показатели оценки складского обеспечения предприятий стройиндустрии. Источник: составлено авторами на основе [5]

ВЫВОДЫ

Таким образом, изученные определения понятия инфраструктуры различных авторов, а также рассмотренные особенности инфраструктуры предприятий строительной отрасли, позволяют сделать вывод, что инфраструктура как экономическая категория выступает фактором строительного производства, выполняющим обеспечивающую функцию строительного производства с целью повышения его эффективности.

В работе был сформирован авторский подход к оценке инфраструктуры предприятий, осуществляющих деятельность в строительной отрасли, который даст возможность оценивать инфраструктуру предприятий с учетом уровня организации коммерческого, транспортного и складского элементов производственной инфраструктуры.

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 22-28-20193, <https://rscf.ru/project/22-28-20193/>

ЛИТЕРАТУРА

1. Бондаренко, В.А. Маркетинг и инфраструктура – диалектика взаимовлияния в эволюционном развитии [Текст] / Под ред. В.П. Федыко. – М. : Дашков и К, 2006. – 186 с
2. Далисова, Н.А. Особенности развития территориальной инфраструктуры [Текст] / Н.А. Далисова // Проблемы современной аграрной науки: материалы международной заочной конференции (15.10.2009 г.) / М-во сельского хозяйства, Красноярский гос. аграрный ун-т. – Красноярск : КрасГАУ, 2010. – С. 213-215.
3. Задворный, Ю. В. Критерии оценки развития транспортной инфраструктуры региона [Текст] / Ю.В. Задворный // Российское предпринимательство. – 2011. – №1 (175). – С. 168-168.
4. Кочерга, А.И. Народно-хозяйственный комплекс и социальные проблемы [Текст] / А.И. Кочерга, А.А. Мазараки. – М. : Мысль, 1981. – 272 с.
5. Краснопольский, Б.Х. Инфраструктура в системе регионального хозяйственного комплекса Севера: Метод. Особенности исследований [Текст]/Б.Х. Краснопольский. – М.: Наука, 1980. –145 с.
6. Кузнецова, А.И. Инвестирование развития инфраструктуры: теория и методология : автореф. дисс. д-ра экон. наук. [Текст] / А.И. Кузнецова. – М. : 2007. – 47 с.
7. Кузнецова, А.И. Инфраструктура: вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход [Текст] / А.И. Кузнецова. – М. : КомКнига, 2006. – 454 с.
8. Уотерс, Д. Логистика. Управление цепью поставок / Доналд Уотерс; [Текст] [пер. с англ. В.Н. Егорова]. – М. : Юнити-Дана, 2017. –503 с.
9. Хачатуров, Т.С. Эффективность капитальных вложений [Текст] / Т.С. Хачатуров. - М. : Наука, 1979. – 238 с.
10. Jochimsen, R. Theorie der Infrastructur. Tübingen, 1966. P. 99.
11. Nurkse R. Problems of capital formation in underdeveloped countries / R. Nurkse/ - Oxford : University Press, 1953. – 325 с.
12. Rosenstein-Roden, P. Notes on the Theory of the «Big Push» / P. N. Rosenstein-Roden // Economic Development for Latin America: proceedings of a conference held by the International Economic Association / eds. H. S. Ellis and H. C. Wallich. – London : Macmillan, 1961. – 271 с.
13. Rostow W. W. The Stages of Economic Growth / W. W. Rostow. – London: Cambridge University Press, 1962. – P. 342.
14. Кирильчук, С. П. Формирование эффективной системы управления предприятием в условиях цифровых трансформаций [Текст] / С. П., Кирильчук А.О.Каминская, Т.А. Мейлиев // Экономика строительства и природопользования .- 2021.- № 2. – С.57-67

PROBLEMS OF SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE REGION: FEATURES OF THE INFRASTRUCTURE OF BUILDING INDUSTRY ENTERPRISES

Gaysarova A.A., Mamutova E.R.

V.I. Vernadsky Crimean Federal University, Simferopol, Crimea

Annotation. The article discusses the existing approaches to the interpretation of the term "infrastructure", studied approaches to assessing the level of infrastructure and features of infrastructure support, taking into account the specifics of the construction industry. The author's definitions of the definition of "infrastructure" are formulated from the point of view of the economic category and the economic system. An approach is proposed to assess the level of infrastructure provision of construction industry enterprises, taking into account the creation of a goods flow, the efficiency of which is ensured by the level of organization of transport, storage and commercial elements of the production infrastructure of construction enterprises in the framework of solving the problems of the socio-economic development of the region.

Key words: infrastructure, infrastructure support, construction industry, construction industry enterprises, production construction industry.