

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДПРИЯТИЙ РОССИЙСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

УДК 339.13

**Наталья Владимировна
Филимонова,**

старший преподаватель каф. «Экономика и управление социально-экономическими системами» Московского государственного университета пищевых производств (МГУПП)

Тел.: (906) 119-71-91

Эл. почта: filimonova@mgupp.ru

В статье излагаются методологические и методические основы исследования анализа состояния и тенденций развития производственной инфраструктуры предприятий российской промышленности. Основное внимание сосредоточено на организационной стороне вопроса как сравнительной характеристики. Выделен ретроспективный подход к проведенному исследованию. Рассматриваются отраслевой, региональный, страновой и международный уровни развития производственной инфраструктуры предприятия.

Ключевые слова: производственная инфраструктура предприятия, производственная инфраструктура, промышленность.

Natalia V. Filimonova,

Senior Lecturer, the Department «Economics and management of socio-economic systems», Moscow State University of Food Production (MGUPP)

Тел.: (906) 119-71-91

E-mail: filimonova@mgupp.ru

ANALYSIS OF THE STATUS AND TRENDS DEVELOPMENT OF INDUSTRIAL INFRASTRUCTURE OF RUSSIAN INDUSTRY

The article presents the methodological and methodical bases of research analyzing the status and trends of development of industrial infrastructure of Russian industry. Focuses on the organizational side of the issue as the comparative characteristics. Isolated retrospective research approach. Considered sectoral, regional, national and international levels of development of industrial infrastructure.

Keywords: production infrastructure, industrial infrastructure, industry.

1. Введение

Основной целью развития современных промышленных предприятий является производство высококонкурентоспособных товаров при бесперебойном стремлении к снижению удельных затратах экономических ресурсов, в том числе инфраструктурного порядка [1]. Рост цен на основные виды инфраструктурных продуктов, наблюдавшийся с 2001 по 2013 года почти в бесперебойном порядке выступал ключевым стимулом для снижения доли затрат на функционирование инфраструктуры при одновременном повышении качества от ее использования. Рыночные факторы, оказывающие влияние на данную эффективность, имеют ряд исторических ограничений и определяются структурой промышленности, но при этом могут быть скорректированы применением мер нормативно-законодательной базы [2]. Стоит отметить, что международная политика, осуществляемая государством, в указанный временной период, также способствовала повышению эффективности использования инфраструктурных ресурсов в промышленности [3]. Не смотря на несколько изменившуюся повестку для в 2014 года, Россия продолжает играть достаточно значимую роль в геополитической системе мира, в т.ч. за счет ее обеспеченности инфраструктурными продуктами и услугами для других стран [4, 5].

2. Основной текст

На современном этапе развития промышленного комплекса России, его инфраструктурный подкомплекс испытывает ряд противоречивых тенденций. Данные противоречия характеризуются с одной стороны ростом эффективности в использовании инфраструктурных ресурсов в отечественной экономике, а с другой стороны – сохранением наиболее высокого уровня инфраструктуроемкости производств в мире [6].

Термин «Инфраструктуроемкость» не часто встречается в научной литературе, поэтому хотелось бы на нем остановиться здесь более подробнее, в указанных работах Скляренко С.А. и Филипповой М.Г. он определяется, как доля затрат на инфраструктурный комплекс предприятий в себестоимости продукции, или в алгебраическом виде выглядит как:

$$I_E = Z_{III} / C,$$

где Z_{III} – текущие затраты на производственную инфраструктуру в себестоимости производства; C – себестоимость производства [7, 8].

Если же, обратиться к определению термина самой производственной инфраструктуры предприятия, то в целом её можно охарактеризовать как совокупность обслуживающих видов деятельности, направленная на создание условий функционирования данного предприятия. Основные виды деятельности в этой совокупности, которые можно встретить в научной литературе, это, в первую очередь – ремонт оборудования, зданий и помещений, энергетические и транспортно-складские работы, уборка помещений, производство инструмента, тары и упаковки, а также прочей подобной вспомогательной продукции. На практике, далеко не все представленные виды деятельности используются при формировании необходимой для функционирования предприятия производственной инфраструктуры.

Если же брать описание производственной инфраструктуры в более глобальном масштабе, согласно работы Глушич Н.Г. это:

Производственная инфраструктура — это комплекс отраслей, обеспечивающих внешние условия и движение ресурсов и товаров в промышленном

и сельскохозяйственном производстве. В нее включаются транспортный и энергетический комплексы, информационное обслуживание, телекоммуникации, газо- и водоснабжение, складское хозяйство, а также сфера деловых услуг, к которым относятся реклама, маркетинговое обслуживание, аренда, лизинг и др.

Исходя из определения, указанный автор выделил две важные особенности:

1) производственная инфраструктура не создает материальных благ, но обеспечивает их перемещение, и выполняет обеспечивающую функцию;

2) она носит межотраслевой характер и выполняет интеграционную функцию между отраслями производства, между регионами и государствами [9].

В другой работе данный автор, в соавторстве с А.В. Золотовым формулирует следующее:

Подъем российской экономики, чем дальше, тем больше, стал наталкиваться на препятствие, которое ранее игнорировалось, – на неразвитость производственной инфраструктуры. Когда в экономике стали набирать силу созидательные тенденции, обнаружилось, что дальнейшему экономическому росту угрожает дефицит электроэнергии, что амбициозные инвестиционные проекты оказываются нереализуемыми из-за резко ухудшающегося состояния дорожной сети и т.д. Именно производственная инфраструктура (электроэнергетика, железные и автомобильные дороги, магистральные нефте- и газопроводы, морские порты, аэропорты, связь, коммунальное хозяйство) – наиболее узкое место российской экономики. При нынешнем состоянии инфраструктурные отрасли не только не соответствуют росту экономики, но и создают постоянную угрозу структурных, техногенных и иных кризисов и катастроф. Производственные активы в этих отраслях крайне устарели. Износ основных фондов транспортной системы достиг 55–70% и продолжает нарастать. В газотранспортной отрасли он составляет в среднем 56%, причём 14% газопроводов (по про-

тяженности) уже выработало нормативный срок службы, а 1/3 оборудования газораспределительных станций требует замены. Износ основных фондов магистральных нефтепроводов превышает 70%. Такая же картина и в других отраслях инфраструктуры. Среди первоочередных проблем управления развитием производственной инфраструктуры правомерно выделяют: 1) отсутствие обоснованных пропорций в выделении средств на развитие основного производства и инфраструктуры (остаточный принцип её развития); 2) отсутствие единого заказчика развития производственной инфраструктуры; 3) нескоординированное выделение средств и необходимость создания для этого специальных фондов; 4) эксплуатация объектов инфраструктуры различными ведомствами, наличие различных стандартов и подходов к её развитию; 5) отсутствие отработанных механизмов проведения экономической и региональной политики путём развития производственной инфраструктуры. С учетом сказанного от экономической науки требуется особое внимание к вопросам развития производственной инфраструктуры. [10]. Данные тезисы формулировались в середине прошлого десятилетия, но остались актуальными во многом и сегодня.

Углубляясь в ретроспективный анализ, стоит отметить, что проблемы повышения эффективности организации вспомогательных производств на промышленных предприятиях глубоко рассматривавшихся в работах таких видных отечественных ученых, как Власов Б.В., Карпов Л.Д., Шухгальтер М.Л. и др. с начала 1960х гг., во многом остались актуальными и по сей день.

В работах указанных авторов, в вопросах оценки и повышения эффективности функционирования производственной инфраструктуры предприятия среди главных показателей перечислялось следующие (в порядке уменьшения их значимости):

1. доля вспомогательных (штатных) рабочих в общей сумме промышленно-производственного персонала предприятия;

2. степень механизации и автоматизации объектов производственной инфраструктуры предприятия;

3. удельные показатели передачи вспомогательных работ сторонним специализированным организациям;

4. количество и степень простоев оборудования и основных рабочих по вине вспомогательных рабочих;

5. уровень внедрения программ технического нормирования инфраструктурных работ на предприятии;

6. уровень затрат на обслуживание производства в себестоимости продукции.

Данная приоритетность сегодня кажется несколько странной, большинство специалистов считают, что вопрос изменения показателя «уровня затрат», должен стать основополагающим, а не побочным.

В работах перечисленных авторов, так же указывается, что советский период развития, на большинстве предприятий затраты на эксплуатацию значительно превалировали над затратами за оказанные услуги специализированными организациями, во многом в связи с неразвитостью рынка производственного сервиса.

Данное явление считалось негативным, в связи с его экономической неэффективностью, и подвергалось критике на протяжении всей второй половины XX века. В начале 90-х гг. ряд специалистов формулировало, что законы рынка, во многом за счет законов самоорганизации, смогут решить эту проблему, раз законам планового хозяйства они оказались не под силу. В современный период, согласно расчетам ряда ученых, реструктуризация данных процессов, особенно в провинции, так и не приняла масштабный характер. В связи с этим, автор посчитал возможным, для понимания сути проблемы сослаться на ряд работ советского периода, т.к. далеко не все из них потеряли свою актуальность и сегодня. И соответственно, выводы из ряда обследований по промышленным предприятиям, в ряде случаев, при определенных корреляциях, применимы для понимания

Таблица 1

Удельная численность вспомогательных рабочих и затрат на вспомогательные производства в себестоимости товарной продукции

№ п/п	Предприятие (объединение)	Удельный вес, %	
		рабочих вспомогательных производств в общей численности рабочих	затрат вспомогательных производств в себестоимости товарной продукции
1	ПО «Воскресенцемент»	65	57
2	Речицкое нефтегазодоб. управление	63	55
3	Менделеевский химический завод	53	36
4	ПО «Белорускалий»	56	36
5	Волгоградский керамический завод	53	31
6	Череповецкий металлургич. Завод	63	29
7	Могилевский регенератный завод	44	27
8	Минский ГПЗ-II	50	22
9	Вильнюсский завод топл. арматуры	42	21
10	ПО «Башкируголь»	47	17
11	ПО «Автозил»	60	15
12	ПО «Минский тракторный завод»	51	13
13	Гомельский завод станочных узлов	48	12
14	Киевский мотоциклетный завод	59	11

сути вопроса, и в современных исследованиях. К сожалению, современные исследовательские работы, в силу ряда причин, не всегда полно и четко представляют данную проблему. В таблице № 1, разработанной Тишковым Е.И. в 1980 г., рассмотрены показатели по 14 предприятиям различных отраслей промышленности. Из представленной таблицы следует сделать вывод о том, что отклонение доли затрат на инфраструктуру в себестоимости продукции промышленных предприятий от среднего показателя по промышленности было большим, чем отклонение доли численности вспомогательных рабочих в общей численности ППП к аналогичному среднему показателю по промышленности. Удельный вес затрат на инфраструктуру по данному исследованию имел вариацию от 0,11 до 0,57, тогда как удельное количество рабочих инфраструктурного профиля варьировались в общей численности ППП от 0,42 до 0,65. Данная закономерность, судя по анализу аналогичных работ, была свойственна и для большинства других промышленных предприятий в нашем государстве, начиная с первых лет индустриализации.

3. Заключение

Резюмируя проработанный материал, стоит сформулировать следующее:

Любая промышленная или непромышленная организация, независимо от отрасли, размеров, организации производства, финансового положения и местонахождения, всегда имеет в своем бюджете статьи затрат, направленные на обеспечение работоспособности данной организации. Подобная закономерность реализуется независимо от того, производятся ли данные затраты собственными или сторонними силами предприятия.

Структуры производственной инфраструктуры в зависимости от размеров организаций предстают в различных форматах, но в большинстве случаев это сумма вспомогательных и обслуживающих производств, в том числе работы по ремонту и обслуживанию оборудования, зданий и сооружений; производству и транспортировке энергопродуктов; логистике; производству инструментов, тары и упаковки.

В советский период развития на большинстве предприятий данные затраты на инфраструктуру производились, как правило, собствен-

ными силами организаций. Данное явление считалось негативным в связи с его экономической неэффективностью и подвергалось критике на протяжении всего XX века, на практике ситуация не изменилась вплоть до краха СССР. Ряд теоретиков данного вопроса к началу последнего десятилетия XX века предположили, что законы рынка смогут в течение нескольких лет «молодого капитализма» решить эту проблему, если законам планового хозяйства это оказалось не под силу. Однако, в современный период, согласно расчетам ряда ученых, реструктуризация данных процессов, особенно в провинции, так и не приняла масштабный характер. Основной причиной происходящего следует считать недоверие промышленных производителей к сторонним представителям по вопросам возможности предоставления инфраструктурных услуг с необходимым качеством, оперативностью и стоимостью. Необходимо создать такую модель, которая позволила бы безболезненно трансформировать управление производственной инфраструктурой на промышленном предприятии.

Литература

- Еделев Д.А. Воспроизводственная роль современного промышленного производства/ Д.А. Еделев, А.А. Татуев// Вестник Института дружбы народов Кавказа Теория экономики и управления народным хозяйством. – 2013. – №4(28). – С. 10–14.
- Филиппова М.Г. Пути повышения эффективности функционирования производственной инфраструктуры промышленного предприятия/ М.Г. Филиппова// Образование. Наука. Научные кадры. – 2013. – № 5. – С. 116–117.
- Татуев А.А. Новый этап промышленного развития Российской экономики/ А.А. Татуев, Е.Н. Стефанчук, М.М. Хоханов // Экономика в промышленности. – 2014. – №1. – С. 9–14.
- Комаров М.П. Инфраструктура регионов мира/ СПб.: Михайлов. – 2000. – 346с.
- Кертбиев З.М. Российская промышленность: проблемы энер-

гоемкости/ З.М. Кертбиев // Актуальные вопросы экономических наук. 2014. №41–2. С. 97–102.

6. Матвеев В.В. Роль государства в формировании механизмов развития инфраструктурных сфер экономической деятельности/ В.В. Матвеев// Экономические науки. – 2012. – №91. – С. 34–38.

7. Скляренко С.А. Научно-методические подходы к формированию стратегии развития производственной инфраструктуры предприятий пищевой промышленности: автореферат диссертации ... кандидата экономических наук/ С.А. Скляренко/ Москва. – 2011.

8. Филиппова М.Г. Приоритеты эффективного развития промышленных предприятий на основе трансформации управления их производственной инфраструктурой: дисс. кандидата экономических наук: 08.00.05/ М.Г. Филиппова// МГУПП. – Москва. – 2013.

9. Глушич Н.Г. Производственная инфраструктура в современной России, ее элементы и особенности/ Н.Г. Глушич// Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. Серия: Экономика и финансы. 2005. №1. С. 683–687.

10. Глушич Н.Г. Производственная инфраструктура и перспективы

ее развития в России: дисс. ... кандидата экономических наук/Н.Г. Глушич/ Нижегородский университет им. Н.И. Лобачевского. – Нижний Новгород. – 2009.

References

1. Edelev D.A. Reproduction role of modern industrial production / D.A. Edelev, A.A. Tatuev // Vestnyk Instituta druzhby narodov Kavkaza Teoriya ekonomiki i upravleniya narodnym hozyajstvom. – 2013. – №4 (28). – S. 10–14.

2. Filippova M.G. Ways to improve the efficiency of the production infrastructure of the industrial enterprise / M.G. Filippova // Obrazovanie. Nauka. Nauchnye kadry. – 2013. – №5. – S. 116–117.

3. Tatuev A.A. A new stage of industrial development of the Russian economy / A.A. Tatuev, E.N. Stefan-chuk, M.M. Hohanov // Ekonomika v promyshlennosti. – 2014. – № 1. – S. 9–14.

4. Komarov M.P. Infrastructure regions / SPb.: Mikhailov. – 2000. – 346 s.

5. Kertbiev Z.M. Russian industry: energy capacity problems / Z.M. Kertbiev // Aktualnye voprosy ekonomicheskikh nauk. 2014. № 41–2. S. 97–102.

6. Matveev V.V. The state's role in the formation mechanisms of the development of infrastructure of economic activities / V.V. Matveev Ekonomicheskie nauki. – 2012. – № 91. – S. 34–38.

7. Sklyarenko S.A. Scientific and methodological approaches to the development strategy of the production infrastructure of the food industry: the dissertation author's ... The candidate of economic sciences / S.A. Sklyarenko / M. – 2011.

8. Filippova M.G. Priorities effective development of industrial enterprises on the basis of the transformation of the management of their production infrastructure: diss. candidate of economic sciences: 08.00.05 / M.G. Filippova // MGUPP. – M. – 2013.

9. Glushich N.G. The industrial infrastructure in modern Russia, its components and features / N.G. Glushich // Vestnyk Nizhegorodskogo universiteta im. N.I. Lobachevskogo. Seriya: Ekonomika i finansy. 2005. № 1. S. 683–687.

10. Glushich N.G. Industrial infrastructure and its development prospects in Russia diss. ... The candidate of economic sciences / N.G. Glushich / Nizhny Novgorod University. NI Lobachevsky. – Nizhny Novgorod. – 2009.