

## РАЗДЕЛ VI. СТРАТЕГИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

УДК 658.152

### **КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ НЕОКАРКАСНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ЭКСПОРТНО-ОРИЕНТИРОВАННОГО ЗЕРНОВОГО ПРОИЗВОДСТВА**

**И.И. Афанасьева, к. экон. наук, ст. преп. кафедры коммерции и логистики**

Ростовский государственный экономический университет (РИНХ), 344002, г. Ростов-на-Дону,

ул. Б. Садовая, 69

Электронный адрес: [kim-afanasyeva@rambler.ru](mailto:kim-afanasyeva@rambler.ru)

В статье обосновывается необходимость создания неокаркасной инфраструктуры логистической системы экспортно-ориентированного зернового производства на основе реализации политики государственно-частного партнерства. Охарактеризован состав ресурсов инфраструктуры логистической системы экспортно-ориентированного зернового производства, выявлены их особенности, приведена интегральная система эффективности функционирования инфраструктуры логистической системы экспортоориентированного зернового производства.

*Ключевые слова: неокаркасная инфраструктура; логистическая система; зерновое производство.*

Как показывают исследования, инфраструктурное обеспечение макрологистической системы экспортно-ориентированного зернового производства в современных условиях продолжает оставаться недостаточно сформированным, что обуславливает необходимость разработки комплекса организационно-инструментальных средств создания оптимальной платформы, обеспечивающей рациональное сочетание хозяйственной деятельности субъектов зернового рынка (производителей, заготовителей, переработчиков и потребителей), что может быть достигнуто за счет формирования неокаркасной логистической инфраструктуры на основе использования механизма политики государственно-частного партнерства.

Анализ литературных источников [3, с. 181-185; 1, с. 8-15] свидетельствует, что равновесное состояние саморазвития инфраструктурного обеспечения отраслей национальной экономики возможно на основе активно действующей политики государственно-частного партнерства.

Как отмечают некоторые авторы, смена хозяйственной парадигмы уже отвергла директивное планирование, а концепция саморегулирования рынка на практике приводит

к серьезным диспропорциям и провалам в решении социальных и экономических вопросов. Более того, цивилизованный рынок может сформироваться только с участием государства, опирающегося на общественный сектор экономики, базирующийся на государственно-частном партнерстве [7].

Представляется, что политика государственно-частного партнерства в решении ряда задач по формированию неокаркасной платформы инфраструктурного обеспечения приоритетных отраслей экономики представляет собой комплексный механизм, интерферирующий организационно-управленческие функции федеральных и региональных органов власти и финансовый потенциал частного бизнеса.

В большинстве литературных источников государственно-частное партнерство в России чаще представляется как механизм экономии государственных средств за счет, во-первых, привлечения частного капитала; во-вторых, создания стимулов для более эффективного строительства объектов [6].

Как известно, результатом решения инфраструктурной проблемы только за счет государственных средств является длительное строительство объектов инфраструктуры, что тормозит экономический рост,

а также «раздувание» государственных расходов, что приводит к подрыву макроэкономической стабильности.

Решение данной проблемы видится в создании институтов, которые будут способствовать снижению расходов на строительство, т.е. в более активном использовании инструментов политики государственно-частного партнерства.

В российской практике к основным формам государственно-частного партнерства в сфере экономики и государственного управления относят различные взаимовыгодные формы сотрудничества государства и бизнеса, среди которых государственные контракты, государственно-частные предприятия, соглашения о разделе продукции (СРП), лизинг, арендные отношения, совместные венчурные компании, концессионные соглашения и т.д.

В зависимости от современной формы государственно-частного партнерства в обязанности бизнеса могут входить проектное обслуживание, строительство и эксплуатация, ремонт и другая деятельность в отношении объекта сотрудничества государства и бизнеса.

Как известно, мировой финансовый кризис оказал значительное влияние на финансовую систему России, проявившееся дефицитным бюджетом [4]. Наряду с этим все острее ощущается необходимость активизации строительства объектов инфраструктурного обеспечения, поскольку запас, накопленный в советские времена, заканчивается.

В этих условиях в России, как и в других странах, важно использовать схемы государственно-частного партнерства, главным образом те из них, где активная роль принадлежит финансовым организациям.

Важно отметить, что современный глобальный кризис привел к изменению механизма финансирования проектов на основе государственно-частного партнерства и в зарубежных странах, что проявляется в повышении доли капитала по сравнению с долгом компаний [5].

Вместе с этим отметим, что принципиально важным в развитии экспортно-ориентированной зерновой отрасли является создание такой модели государственно-частного партнерства, при которой компетенции частного зернового бизнеса по формированию и управлению зерновыми потоками, на региональном уровне, а также технологии операторов железнодорожных, автомобильных, водных перевозок по формированию зерновых потоков на федеральном и международном уровне объединятся с возможностями государства по инвестированию в необходимые логистические инфраструктурные объекты зернового рынка.

Нами разработан механизм реализации политики государственно-частного партнерства в создании неокаркасной инфраструктуры логистической системы экспортно-ориентированного зернового производства (см. рис. 1).

Обратим внимание, что финансирование инвестиционных проектов в процессе реализации политики государственно-частного партнерства для развития логистической инфраструктуры экспортно-ориентированного зернового производства возможно с использованием двух подходов.

Первый предполагает финансирование за счет ресурсов предприятий и организаций, занятых в данной отрасли сельского хозяйства. Рентабельность инвестиционных вложений при этом будет обеспечиваться за счет включения в себестоимость предоставляемых услуг.

Второй подход предполагает финансирование за счет ресурсов вновь создаваемых предприятий и организаций, косвенно заинтересованных в реализации предпринятого проекта, занятых в смежных отраслях и сферах экономики. Вложенные финансовые средства будут возвращаться за счет доходов по оказанию различных услуг, например, транспортные компании, предоставляющие услуги по транспортировке экспортных грузов.

При этом важно выделить ряд критериев, являющихся базовыми ориентирами в реализации политики государственно-частного партнерства.

Первая группа критериев определяет рискованность проекта: низкий риск, высокий риск, отсутствие риска. Вторая группа критериев определяет рентабельность проекта: низкорентабельный, высокорентабельный, нерентабельный. Третья группа критериев определяет сроки окупаемости проекта: долгоокупаемые, быстроокупаемые, некупаемые.

Важно отметить, что формирование современной универсальной инфраструктурной среды как ответ на вызовы времени – это последовательное решение системы уравнений в отношении функций, места, экономической целесообразности, социальных потребностей, требований ВТО, технических задач, финансовых возможностей [2. с. 371].

Разработка механизма создания неокаркасной инфраструктуры логистической системы экспортно-ориентированного зернового производства с использованием политики государственно-частного партнерства обусловлена влиянием комплекса проблем зерновой отрасли, преследует цель – повысить эффективность ее функционирования с учетом новейших тенденций в развитии национальной и мирохозяйственной систем (см. рис. 2).

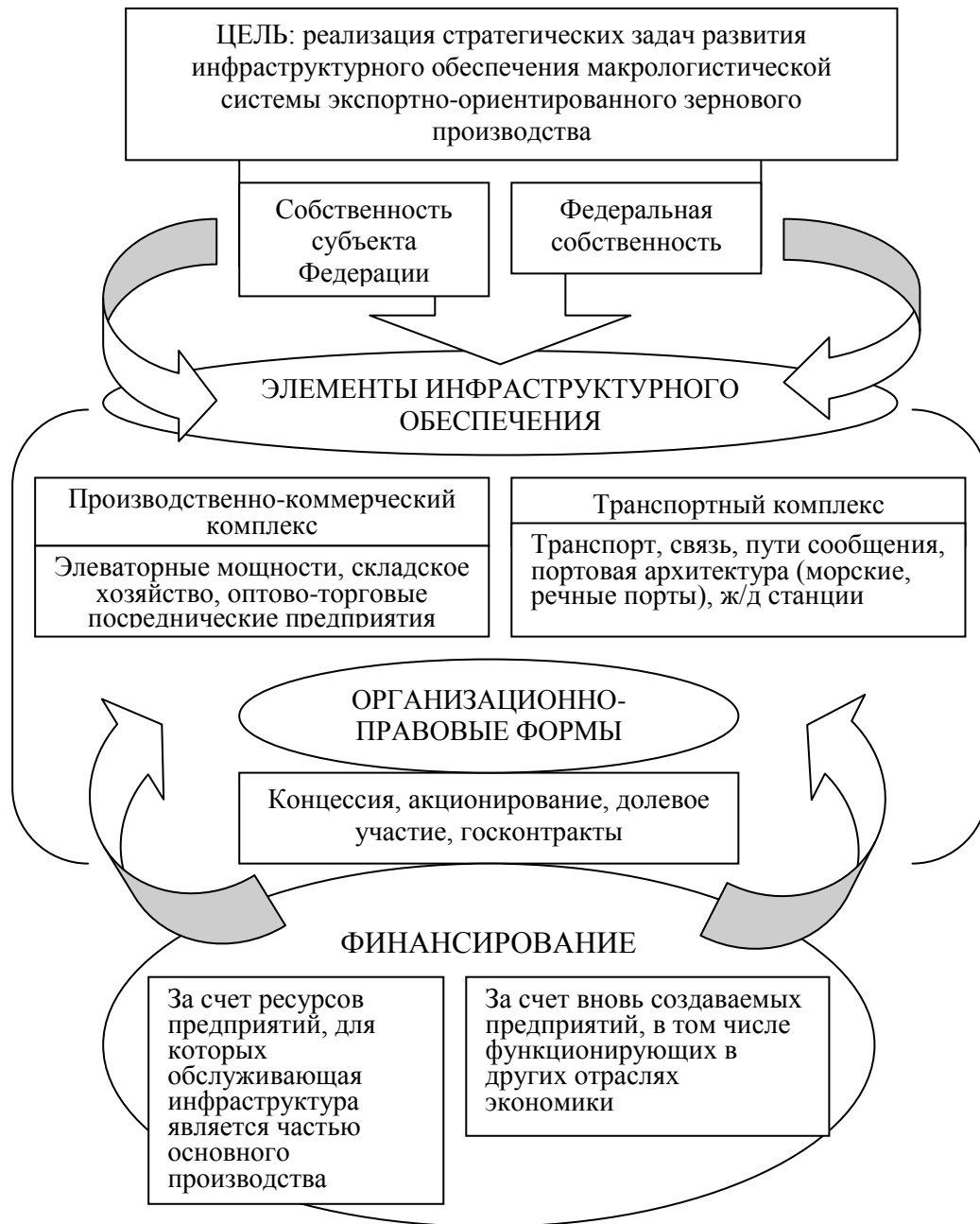


Рис. 1. Схема реализации политики государственно-частного партнерства в создании некаркасной логистической инфраструктуры экспортно-ориентированного зернового производства

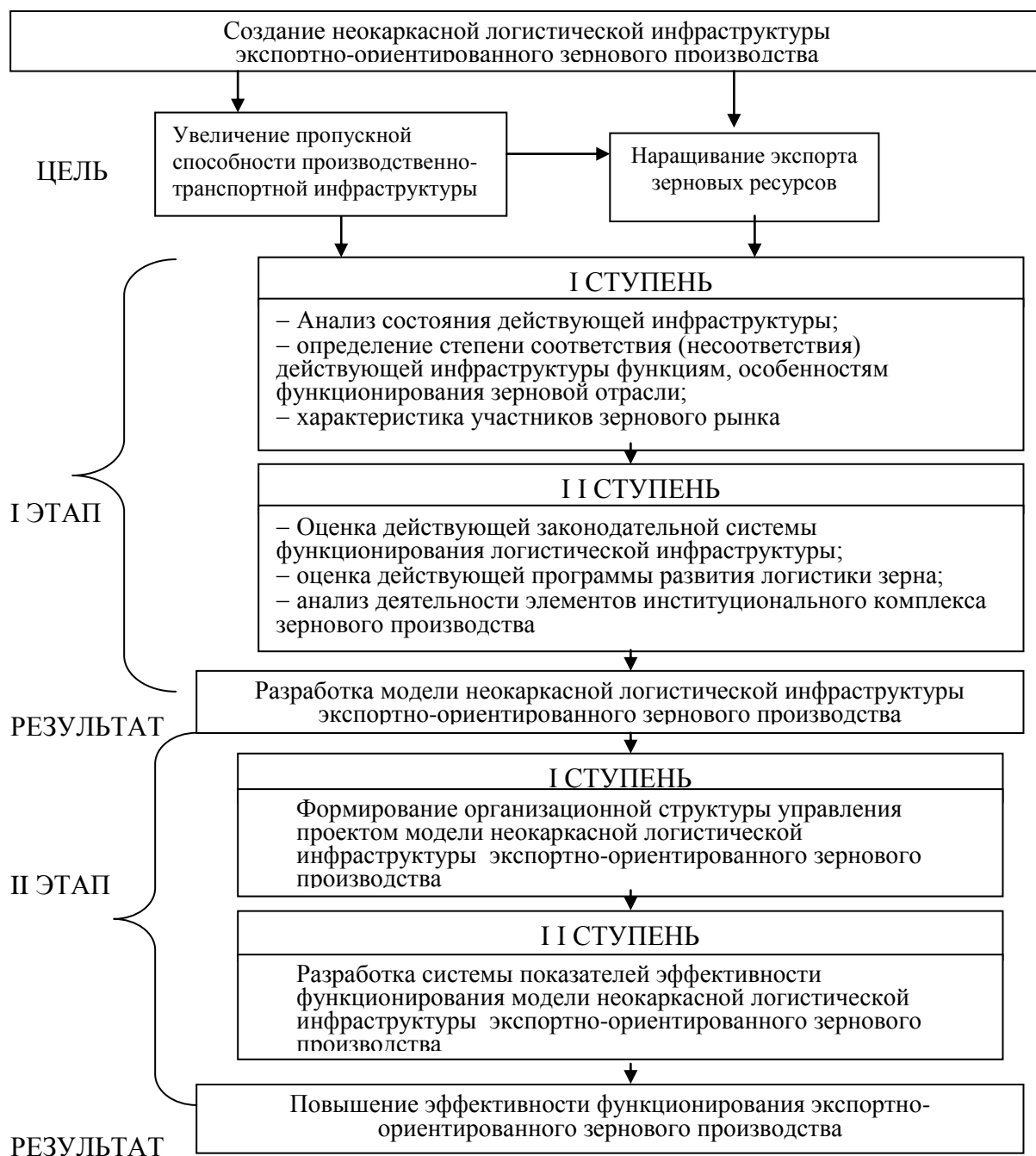


Рис. 2. Организационно-экономический механизм создания неокаркасной инфраструктуры логистической системы экспортно-ориентированного зернового производства

Как видно из рис. 2, организационно-экономический механизм создания неокаркасной инфраструктуры логистической системы экспортно-ориентированного зернового производства включает два этапа.

Первый этап – дискриптивно-аналитический, сводится к проведению логистического анализа функционирования рынка зерновых, степени инфраструктурного обеспечения, особенностей действующих элементов инфраструктуры.

При этом важно отметить, что дискриптивно-аналитические оценки должны обладать следующими свойствами:

- валидность или соответствие наблюдаемым явлениям и ситуациям;
- эффективность или снижение количественной неопределенности результатов.

Следовательно, результатом действий на первом этапе должны быть: разработка научно обоснованных программ дальнейших действий, научно-концептуальные выводы и рекомендации, разработка модели неокаркасной логистической инфраструктуры экспортно-ориентированного зернового производства.

Второй этап механизма – организационно-реализационный, предполагает создание организационной структуры управления комплексом логистической инфраструктуры с использованием системы показателей эффективности функционирования логистической инфраструктуры.

Таким образом, функциями разработанной неокаркасной инфраструктуры логистической системы экспортно-ориентированного зернового производства являются: обеспечение деятельности хозяйствующих субъектов, занятых в производстве зерновых; организационное обеспечение коммерческо-хозяйственных взаимоотношений хозяйствующих субъектов; обеспечение бесперебойного движения зерновых ресурсов внутри страны с учетом экспортной направленности; обеспечение правовых рамок и условий функционирования хозяйствующих субъектов, занятых в производстве зерновых.

Очевидно, что развитие инфраструктурного обеспечения макрологистической системы экспортно-ориентированного зернового производства является объективной необходимостью в связи с его значительным влиянием на конъюнктуру рынка зерновых, оно определяется рядом критериев: соответствие функциям; максимальное удовлетворение потребностей участников логистической системы; учет факторов влияния национальной и мирохозяйственной системы; устранение ведомственной разобщенности через создание

единого механизма менеджмента функционирования инфраструктуры.

При этом важно отметить, что основными задачами менеджмента функционирования инфраструктуры являются: оценка состояния инфраструктурного обеспечения отраслей национальной экономики; учет динамики изменений в инфраструктуре мирохозяйственной системы; выявление и исследование закономерностей, оказывающих влияние на трансформацию современных стандартов формирования инфраструктуры.

Оценку эффективности деятельности инфраструктуры логистической системы с учетом специфики экспортно-ориентированного зернового производства целесообразно проводить на основе ресурсно-потенциального и функционально-потенциального подходов, где интегральная эффективность функционирования какой-либо системы в целом – это функция реализации потенциала системы.

Потенциальными возможностями инфраструктуры логистической системы экспортно-ориентированного зернового производства являются: финансово-инвестиционные, кадровые, научно-технические, информационные, экологические ресурсы. Состав ресурсов логистической инфраструктуры зерновой отрасли представлен в таблице.

Расчет эффективности на основе ресурсно-потенциального подхода отражает соотношение планируемой, прогнозируемой или фактической величины (в стоимостном/натуральном выражении) результата функционирования инфраструктуры к стоимости потраченных на создание инфраструктуры ресурсов (финансовых, трудовых, временных и пр.).

Формула для расчета данного показателя:

$$\mathcal{E}_{ли} = \frac{\mathcal{E}_{ли(ф)}}{C_{т_{ли(р)}}}, \quad (1)$$

где  $\mathcal{E}_{ли}$  – эффективность функционирования логистической инфраструктуры;

$\mathcal{E}_{ли(ф)}$  – результат функционирования логистической инфраструктуры экспортно-ориентированного зернового производства;

$C_{т_{ли(р)}}$  – стоимость потраченных на создание логистической инфраструктуры экспортно-ориентированного зернового производства ресурсов.

**Состав ресурсов инфраструктуры логистической системы экспортно-ориентированного зернового производства**

Ресурсы	Особенности	Состав
Финансово-инвестиционные	В условиях нестабильности отечественного экономического законодательства, изменения характера внешнеэкономических связей, значительных колебаний рыночной конъюнктуры и пр. замедлились темпы притока и увеличился отток из страны иностранных и отечественных инвестиций <sup>1</sup>	Формируются за счет федерального, регионального бюджета, привлечения иностранных инвестиций, финансовых вложений участников логистической цепочки
Кадровые	Сельское хозяйство России – отрасль национальной экономики с самым низким профессиональным и квалификационным уровнем занятых специалистов. Сегодня в сельском хозяйстве занято около 400 тыс. специалистов (почти 30 тыс. сельхозорганизаций), среди них до 35% имеют высшее образование, лишь 50% - среднее, 15% - не имеют образования <sup>2</sup>	Подготовка кадров для работы в различных комплексах логистической инфраструктуры экспортно-ориентированного зернового производства осуществляется техническими, экономическими, юридическими, транспортными, сельскохозяйственными вузами <sup>3</sup>
Научно-технические	Научно-технические достижения обуславливают возможность перехода к устойчивому развитию аграрной сферы, повышению эффективности сельскохозяйственного производства. Однако в большинстве регионов России инновационное обновление аграрной сферы идет замедленными темпами, что является одной из причин кризисного состояния сельскохозяйственного производства <sup>4</sup>	Научно-исследовательские учреждения, специализирующиеся на проведении лабораторных и испытательных работ, научных исследований в области развития и интенсификации сельского хозяйства, для сокращения цикла наука – техника – сельскохозяйственное производство
Информационные	Эффективность деятельности аграрного сектора во многом зависит от информационной поддержки участников цепочки «производство — хранение — переработка и транспортировка зерна». Во исполнение Федерального закона от 29.12.2006 №264-ФЗ «О развитии сельского хозяйства» создана и функционирует система государственного информационного обеспечения в сфере сельского хозяйства, основными задачами которой являются: формирование государственных информационных ресурсов по информационному обеспечению участников цепочки «производство — хранение — переработка и транспортировка зерна» на основе развития информационно-телекоммуникационной системы агропромышленного комплекса России <sup>5</sup>	Информационные потоки, характеризующие государственную политику и нормативно-правовое регулирование развития сельского хозяйства и зерновой отрасли, в частности программы поддержки развития сельского хозяйства, система информации о рынках сельхозпродукции, конъюнктуры мирового рынка зерновых и пр.
Экологические	Современное развитие сельского хозяйства отличается природоразрушающим и ресурсоемким характером, что приводит к высоким темпам деградации земель и снижению естественного плодородия почв, они превышают темпы по экологизации сельхозпроизводства. Кроме того, значительное воздействие на результативность сельского хозяйства оказывает изменение климата <sup>6</sup>	Главный элемент ресурсного потенциала зерновой отрасли – земля <sup>7</sup>

<sup>1</sup> По данным Центробанка с 2008 по 2009 г. количество российских инвесторов, располагающих суммой от 100 до 300 тыс. евро, планирующих вложения в инфраструктурные объекты, выросло в два раза.

<sup>2</sup> В настоящее время потребность сельхозорганизаций в специалистах с высшим профессиональным образованием оценивается в 70 тыс. чел., в том числе для замещения руководящих должностей – более 8 тыс., зоотехников и агрономов – около 20 тыс., главных инженеров – более 12 тыс., главных экономистов – более 6 тыс., главных бухгалтеров – более 13 тыс.

<sup>3</sup> Система высшего образования в сфере сельского хозяйства включает в себя 68 вузов и 24 филиала, более 80% общего количества студентов обучаются по специальностям сельскохозяйственного профиля, остальные по специальностям, необходимым для развития инфраструктуры сельского хозяйства.

<sup>4</sup> Сегодня наблюдается отставание фактических результатов сельскохозяйственного производства от возможностей их получения при полном и активном использовании научно-технических достижений. Так, продуктивный потенциал растениеводства в сельском хозяйстве (в том в числе зерновой отрасли) реализуется на уровне не более 40% генетически возможного.

<sup>5</sup> По результатам функционирования системы государственного информационного обеспечения в сфере сельского хозяйства предоставили государственные услуги по информационному обеспечению участникам цепочки «производство — хранение — переработка и транспортировка зерна» 46 субъектов РФ, при этом наиболее распространены услуги по предоставлению нормативно-правовых документов, информация о ценовой конъюнктуре, аналитические обзоры.

<sup>6</sup> В докладе ФАО «Экологическое сельское хозяйство: стратегии, практики и финансирование для достижения продовольственной безопасности, адаптация и митигация» (28.10.2010) говорится, что на адаптацию к изменению климата в сельском хозяйстве необходимо в период с 2010 по 2050 г. финансирование в размере от 2,2 млрд. долл. до 2,6 млрд. долл. в год.

<sup>7</sup> В настоящее время в России в эрозионно-опасном состоянии находится более 60% сельхозугодий, около 40% имеют высокий уровень загрязнения.

Вместе с этим функционально-потенциальный подход отражает степень реализации потенциала инфраструктурного обеспечения логистики экспорта зерна в современных условиях развития экономики. Интегральная оценка результативности функционирования логистической инфраструктуры может быть представлена следующим выражением:

$$R = f(O_p - U_p) \longrightarrow IU_p, \quad (2)$$

где  $R$  – интегральная оценка результативности реализации потенциала;

$O_p$  – потенциальные возможности логистической инфраструктуры (планируемый/прогнозируемый уровень потенциала);

$U_p$  – фактический уровень использования потенциала логистической инфраструктуры экспортно-ориентированного зернового производства;

$IU_p$  – уровень неиспользованной части потенциала или недоиспользование (потери/убытки) в уровне использования потенциала логистической инфраструктуры экспортно-ориентированного зернового производства.

Отметим, что потенциальными возможностями логистической инфраструктуры являются: обеспечение динамичного и эффективного развития экспортно-ориентированного зернового производства; повышение конкурентоспособности отечественного зернового производства в контексте реализации целевых установок в масштабах всей экономики на устойчивый экономический рост.

Графически взаимосвязь потенциала инфраструктуры логистической системы и уровня фактического ее использования во временном интервале представлена на рис. 3.

Обратим внимание, что на рис. 3 по оси ординат определяется величина потенциальных возможностей логистической инфраструктуры, фактический уровень использования потенциала логистической инфраструктуры, уровень неиспользованной части потенциала или недоиспользование (потери/убытки) в уровне использования потенциала логистической инфраструктуры экспортно-ориентированного зернового производства. По оси абсцисс определяются темпы роста потенциала логистической инфраструктуры.

Таким образом, за определенный временной интервал ( $T$ ) можно определить заданное (потенциальное) и реальное (фактическое) состояние функционирования логистической инфраструктуры через потенциал ( $IU_p t$ ), а также уровень фактического использования ( $U_p$ ).

При этом большее значение коэффициента соответствует большей инфраструктурной обеспеченности.

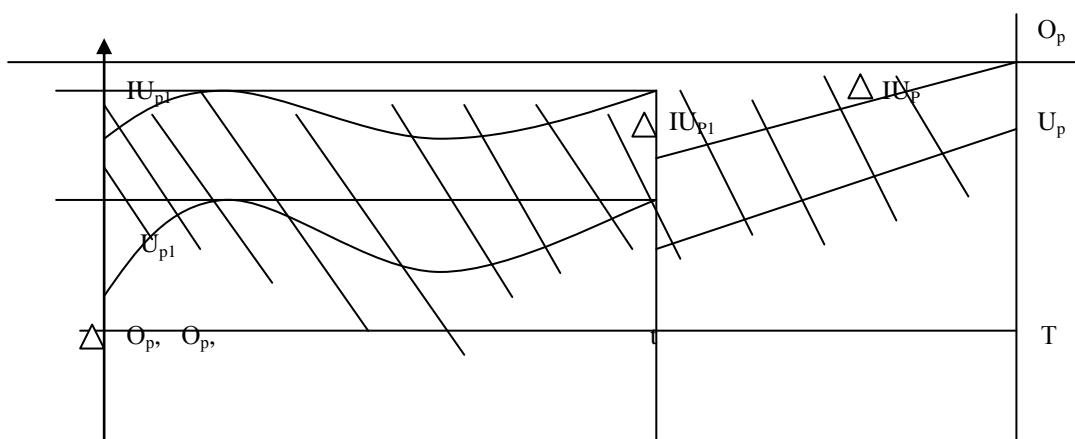


Рис. 3. Потенциальные возможности инфраструктуры логистической системы экспортно-ориентированного зернового производства

Важно отметить, что максимально возможное приближение уровня фактического использования потенциала логистической инфраструктуры к заданному возможно на основе рационального управления, вследствие чего потенциальный результат системы управления прямо соответствует уровню неиспользованной части потенциала инфраструктуры логистической системы.

#### Список литературы

1. Барчуков А.В., Леонтьев Р.Г. Политика государственно-частного партнерства на железнодорожном транспорте // Бюллетень транспортной информации. 2010. № 11(185). С. 8-15.
2. Кузнецова А.И. Инфраструктура: вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. М.: Комкнига, 2006. 456 с.

3. Левинталь О.М. Правовые проблемы применения механизма государственно-частного партнерства // Власть и управление на Востоке России. 2009. №3(48). С. 181-185.

4. Любский М.С. Мировой финансовый кризис и Россия // Рос. внешнеэкон. вестник. 2008. №12. С. 14-15.

5. Попов Г. Об экономическом кризисе 2008 года. //Вопросы экономики. 2008. №12. С. 113.

6. Шешукова Т.Г., Рыбалко О.А. Особенности организации учета при осуществлении экспортной деятельности // Вестник Пермского университета. Сер. Экономика. 2010. Вып. 3(6). С. 59-65.

7. Юшкевич Е.Е. Развитие интеграционных форм управления государственным имуществом. Екатеринбург: УрГЭУ, 2007. 285 с.