

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКИХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ, ЕЕ ЭЛЕМЕНТЫ И ОСОБЕННОСТИ

Н.Г. Глушич

Нижегородский государственный университет

Рассматриваются теоретические аспекты производственной инфраструктуры и ее основные элементы, также анализируются важнейшие инфраструктурные отрасли производства такие, как транспортный и энергетический комплексы, газовая промышленность, телекоммуникации, которые составляют основу современной российской экономики. Их особенностью является то, что они относятся к естественным монополиям, и поэтому ставится вопрос о развитии конкуренции в производственной инфраструктурной сфере, снижению барьеров для входа в нее новых фирм и о степени государственного регулирования.

В России формируются и совершенствуются рыночные отношения, характеризующие эффективность функционирования всех отраслей экономики. В течение последних лет в стране наблюдается благоприятная макроэкономическая ситуация. Однако лидерами роста стали отрасли, ориентированные на внешний рынок, прежде всего, сырьевые. Именно в этих отраслях сосредоточены крупные инвестиции и финансовые накопления. Приток капитала в развитие других отраслей, определяющих современную структуру экономики в мире, недостаточен.

В первую очередь, необходимо сказать о неразвитости производственной инфраструктуры в нашей стране, способствующей нормальному функционированию экономики. Несовершенство проводимой политики курса реформ свидетельствует о необходимости скорейшего смещения проблем экономического роста в сферу реального сектора экономики.

Западные ученые-экономисты выявили закономерность между эффективностью производства и уровнем развития инфраструктуры, ее влияния на политику государства и сообществ, на социальную обстановку в стране и регионе. Было установлено, чем выше уровень развития производственной инфраструктуры, тем быстрее и охотнее в регион или страну приходят инвестиции, пребывает рабочая сила, ускоряется экономическое развитие.

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, можно выделить 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.

Ряд крупных отраслей производственной инфраструктуры характеризуется расширением в современной экономике производства общественных благ, обслуживающего наиболее общие потребности хозяйства и населения (например, телекоммуникации, транспорт, электроэнергетика и др.), и растущей концентрацией в этом секторе ресурсов и продукции.

Интерес к инфраструктурным отраслям производства связан со спецификой их хозяйственной организации: высокие барьеры для действия рыночных сил, сосредоточение преимущественно государственной собственности и концентрация крупных потоков бюджетного финансирования.

Исторически отрасль связи в любой стране функционировала как естественная монополия, что обусловлено высоким уровнем издержек по предоставлению доступа к телефонной сети и оказания телеграфных услуг, и регулировалась государством.

В настоящее время массовый спрос на услуги мобильной связи и доступа в сеть Интернет привел к существенным изменениям в структуре управления отраслью. В развитых странах упрощен порядок выдачи лицензий на предоставление соответствующих услуг, что способствовало увеличению числа конкурирующих операторов сотовой связи и услуг по доступу в Интернет. Такие фирмы оказывают услуги в основном через телефонную сеть общего пользования, т.е. через сеть общенационального или регионального оператора-монополиста. Упрощение порядка лицензирования новых операторов связи привело к тому, что отраслевые монополии сами стали предоставлять новые услуги.

Быстрое развитие телекоммуникаций в России в настоящее время обусловлено появлением цифровых технологий и массовым внедрением услуг по предоставлению доступа в сеть Интернет. Однако на современном этапе эта отрасль нуждается в мощной протекционистской политике и централизованной поддержке государства. Структура российского рынка услуг связи весьма разнообразна:

- сегмент местной телефонной связи представлен 89 региональными компаниями, 87 из которых находятся под контролем «Связьинвест»;
- услуги междугородной связи монополизированы отечественным гигантом «Ростелеком», входящим в холдинг;
- в международной связи также действуют «Ростелеком» и около 50 частных компаний, в активах которых велико участие иностранного капитала.

Управление данной отраслью в большинстве стран с рыночной экономикой присущи следующие тенденции:

- 1) приоритетное развитие услуг, основанных на новейших информационных технологиях;
- 2) демополизация рынков услуг связи;
- 3) постепенное уменьшение роли государства в регулировании тарифов на услуги отрасли;
- 4) выход национальных операторов на международные рынки услуг связи.

Основная проблема развития транспортной отрасли в рыночной экономике заключается в нахождении рационального соотношения между степенью государственного воздействия на работу транспортных структур и их хозяйственной са-

мостью. Баланс этих составляющих оказывает сильное воздействие на технологическую, экономическую, тарифную и социальную политику, а также на систему организации транспортного комплекса. Принципиальное значение имеет при этом выбор сфер и меры вмешательства государства на рынке транспортных услуг. В развитых странах прямое участие государства в транспортном комплексе значительно сокращается, но степень государственного регулирования отнюдь не ослабевает.

В России за последние годы стремительно идут институциональные преобразования в транспортном комплексе, радикально меняется структура отрасли и ее состояние. Реформы включают в себя формирование законодательной и нормативной базы, практику демонполизации, создание конкурентной среды, изменения в управлении федеральной собственностью, государственном регулировании и контроле.

Путем разукрупнения и создания новых предприятий на автомобильном, воздушном, речном и морском транспорте образовалось большое число самостоятельных хозяйств различного рода деятельности: перевозочной, транспортно-экспедиторской, производственно-коммерческой, коммерческой. Возникли самостоятельные предприятия в виде хозяйств портов и аэропортов, государственные бассейновые управления внутренних водных путей и судоходства, федеральные дорожные дирекции. Однако цель создания здоровой конкурентной среды на рынке транспортных услуг далеко не достигнута.

Следует подчеркнуть преобразования на железнодорожном транспорте, который имеет стратегическое значение для финансовой стабилизации экономики страны. Основная цель реформирования — это повышение эффективности и снижение совокупных затрат на услуги.

Важнейшей особенностью отрасли является то, что основная ее продукция — перевозки — создается несколькими предприятиями — железными дорогами, т.е. на уровне всей отрасли. Отсюда необходимость централизованного формирования и распределения доходов от перевозок, аккумуляирования финансовых ресурсов для развития железнодорожной сети, приобретения и ремонта железнодорожного состава, внедрения достижений НТП.

Из железнодорожного транспорта в целом выделяется сектор перевозок, который определен как конкурентоспособный. В этом секторе предполагается развитие конкуренции путем приобретения производственными предприятиями — пользователями услуг железнодорожной сети — собственного подвижного состава, создания грузовых и пассажирских компаний.

Доминирующее положение железных дорог в транспортной системе России, их высокая капиталоемкость и низкая рентабельность определяют необходимость функционирования в сложившихся условиях на основе государственной собственности. Следует также учитывать и сравнительно высокие показатели их эффективности: производительность российских дорог, оцениваемой по количеству тонно-километров, приходящихся на одного занятого на перевозках, 2,5–3 раза выше, чем в Англии, Франции, Германии и Китае; время оборота вагонов в нашей стране в 2–3 раза меньше, чем в США, несмотря на большие расстояния перевозок. Таким образом, в России существуют веские причины сохранения за государством в будущем значительных объемов собственности в транспортном, а именно в железнодорожном, комплексе и ведущей роли в управлении им.

В современной экономике России определяющую роль играют две гигантские вертикально интегрированные корпорации-монополии: РАО «ЕЭС России» и

«Газпром». Газовая промышленность и электроэнергетика тесно взаимосвязаны не только как источники потенциально взаимозаменяемых энергоресурсов, но и вследствие того, что почти 40% внутреннего потребления газа приходится на производство электроэнергии.

«Газпром» является крупнейшим кредитором российской экономики, на его долю приходится около 25% всех поступлений в федеральный бюджет. Он владеет газотранспортными и газораспределительными системами, осуществляет около 95% добычи и 100%-ную транспортировку газа. Устойчивость позиций «Газпрома» на мировом рынке определяется уникальной ресурсной базой и наличием развитой системы газопроводов.

«Газпром» контролирует 93% газовой промышленности (межрегиональная сеть водопроводов высокого давления и региональные распределительные сети низкого давления), 6% принадлежит нефтяным компаниям и другим независимым энергодобытчикам и 1% — американской компании «ИТЕРА». Из-за монопольного положения «Газпрома» над сетью газопроводов и крупными перерабатывающими предприятиями независимая добыча газа практически невозможна, если не заключены с ним соответствующие соглашения. В действительности он контролирует условия, при которых фирмы получают доступ к трубе.

РАО «ЕЭС России» является собственником всей системы линий электропередач страны с целью создания оптового рынка электроэнергии. В отличие от «Газпрома», где федеральное Правительство, хотя и остается крупнейшим акционером, но не располагает контрольным пакетом акций (38%), то в структуре капитала РАО «ЕЭС России» государству принадлежит 52,6% акций. РАО «ЕЭС России» состоит из 72 вертикально интегрированных региональных АО-энерго, образованных почти в каждом субъекте Федерации. Городские и районные сети покупают оптовую электроэнергию у АО-энерго и перепродают конечным потребителям. Эти компании часто находятся под контролем или сильным влиянием региональных или местных администраций.

Вышеперечисленные отрасли — транспортный и энергетический комплексы, газовая промышленность — это важнейшие производственные инфраструктурные отрасли современной экономики, и их особенностью является то, что они относятся к естественным монополиям. Таким монополиям присущ высокий уровень концентрации капитала, который позволяет осуществлять крупномасштабную вертикальную интеграцию процесса производства и реализацию товаров и услуг, что обуславливает существенное снижение транзакционных издержек. В связи с этим, в институциональной структуре естественных монополий можно выделить ряд элементов:

- материальные транспортные сети, по которым осуществляется поставка продукции;
- операции или деятельность по эксплуатации инфраструктурной сети;
- рынки, где происходит согласование спроса и предложения на услуги инфраструктурной сети;
- производство товаров и услуг предприятиями, входящими в состав естественных монополий. Таким образом, три из четырех элементов, образующих естественные монополии, входят в состав производственной инфраструктуры;
- транспортные сети, осуществляющие поставки между отдаленными экономическими агентами, и отрасли экономики, эксплуатирующие эти сети.

Объективным препятствием развитию конкуренции в производственной инфраструктурной сфере служат высокие барьеры для входа в нее новых фирм. Высота таких барьеров определяется объемом инвестиций, необходимых для создания инфраструктурной сети, а также длительные сроки окупаемости, высокий уровень рисков, длительный период амортизации основных фондов, наличие многочисленных органов регулирования хозяйствующих субъектов в данной сфере деятельности.

Поскольку сфера телекоммуникации, транспортный и энергетический комплексы, газовая промышленность составляют основу современной российской экономики, важно определить новые подходы в экономической деятельности государства, изменения в степени и формах его участия в производстве общественных услуг, а также в системе управления, регулирования и финансирования.

Для успешного перехода к устойчивому развитию, уменьшению зависимости экономики от внешней конъюнктуры необходимо формирование мощной производственной инфраструктуры. Это позволит участникам рынка снизить свои транзакционные издержки, одновременно повысив инвестиционную привлекательность вложений в российскую экономику, усилит деловую активность.

Литература

1. Газовая промышленность и электроэнергетика: меры регулирования и реформы (Доклад ОЭСР) // Вопросы экономики, 2002. № 6. С. 32–88.
2. Городецкий А., Павленко Ю. Реформирование естественных монополий // Вопросы экономики, 2000. № 1. С. 137–146.
3. Государство и отрасли инфраструктуры в современной рыночной экономике. — М.: Наука, 2001. С. 211, 224–229, 252–255.
4. Диверсификация российской экономики: современные проблемы и задачи (Доклад Минэкономразвития РФ) // Вопросы экономики, 2003. № 12. С. 4–22.
5. Комаров М. П. Инфраструктура регионов мира: Учебник. — СПб., 2000. С. 7; С. 21–24.
6. Мильчакова Н. Телекоммуникации в России: структурные реформы и повышение капитализации компаний // Вопросы экономики, 2001. № 7. С. 86–103.
7. Мордовченков Н.В. Эволюция рыночной инфраструктуры (экономика, менеджмент, право): Монография. — Нижний Новгород, 2002. С. 4; С. 14–15.
8. Питменн Р. Вертикальная реструктуризация инфраструктурных отраслей в странах с переходной экономикой. — М.: Московский центр Карнеги, 2003. С. 11–14; С. 19–21.